Die wirtschaftliche und soziale Eigenart der Städte Benares und Delhi.

Inaugural - Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät
der
Johann Wolfgang Goethe - Universität
in
Frankfurt am Main.

Vorgelegt von

Satya Narain

aus Behar, Indien.

1934.

Druck: Kreisblatt-Druckerei, Oschersleben (Bode).

Referent: Professor Dr. Paul Arndt.

Korreferent: Professor Dr. Alois Kraus.

Tag der mündlichen Prüfung: 22. 2. 1932.

Meiner deutschen Mama

Frau Hedwig Bindewald

in Dankbarkeit gewidmet.

Einleitung

Städte können von vornherein als Markt- und Handelsplätze gegründet sein, wie Lübeck oder Surat in Indien, andere zur Sicherung des Landes gegen feindliche Einfälle, wie Magdeburg an der Elbe oder Bruneck in Tirol. Manche, wie Multan am Chenab oder Haiderabad in Sindh, verdanken ihr Entstehen natürlichen Vorzügen (Bodenschätzen), wie Goslar und Freiburg i. Sa. ihren Bergwerken, Lüneburg und Halle ihren Salzwerken*) oder wie Mysore seinen Goldwerken und Sagar seinen Salzseen oder wie viele jüngere Städte des Rheinisch-Westfälischen Industriegebiets oder wie Jamshedpur, das „Indische Essen" ihren Kohlengruben. Viele ältere Städte entstanden in der Umgebung von königlichen Pfalzen, Sitzen der Fürsten (in Indien das alte Patna), Höfen der geistlichen und weltlichen Grundherren und religiösen Heiligtümern [Gaya in Indien]. Jede Stadt, welches auch immer die Ursache ihrer Gründung war, war so angelegt, daß sie den Mittelpunkt eines kleineren oder größeren Gebietes bildete; meistens stellte sie einen Markt zum Austausch der Erzeugnisse des städtischen Handwerks und der Erträge der Landwirtschaft dar. Handel und Gewerbe drängten nach den Städten hin und wurden hier ständig. Die Städte der geistlichen Grundherren, wie die deutschen Bischofs- und Klosterstädte, nahmen oft eine raschere Entwicklung als die königlichen, weil sie zugleich Mittelpunkte geistigen Lebens waren.

---

*) E. Michael, Kulturzustände des Deutschen Volkes während des 13. Jahrhunderts, 1. Buch, S. 130 ff, Herder Freiburg 1897, sind die deutschen Beispiele entnommen.

D e l h i ist eine Herrscherstadt. Es verdankt seine Entstehung seiner strategischen Lage an der Jumna, in der Lücke zwischen den Ausläufern des Aravalliberglandes und der Himalaja-Vorberge. Dort mußte eine Straßensperre an dem uralten Völkerweg, der vom Khaiberpaß über Peshawar und Lahore in die Gangesebene führt, angelegt werden. Es ist oft durch Kriegsstürme zerstört und siebenmal neu erbaut worden. Seit dem 11. Jahrhundert ist es Sitz der indischen Herrscher.

B e n a r e s ist eine alte Priester- und Wallfahrtsstadt. Es entstand an dem nach Sonnenaufgang gerichteten, günstigen hohen Ufer des Ganges als heilige Stadt der Hindus und religiöser Mittelpunkt des ganzen Landes. Es war auf einer alten Straße im Gangestal und ihren Zufuhrwegen leicht zu erreichen. Seine raschere und ruhigere Entwicklung war eine Folge des stetig wachsenden, ununterbrochenen Zustroms der Hindu-Pilger. Als Priester- und Gelehrtenstadt wurde es zum geistigen Mittelpunkt des Landes.

1. Teil: Allgemeines.

A. Die Lage der beiden Städte.

Alfred Hettner*) betont, daß im Gegensatz zur Lage der Dörfer und Landstädte, die „nur von den topographischen Verhältnissen, von der Beschaffenheit der näheren und nächsten Umgebung“ abhängt, „die Entwicklung aller größeren Städte, deren Leben auf ihrem Verkehr und Handel beruht, außerdem auch durch die Beziehungen zu entfernteren Gegenden, also durch ihre geographische Lage bestimmt ist.“

Benares mit den Koordinaten: 25° 18' n. Br. und 83° 1' östl. Länge auf dem linken Ufer des Ganges zwischen dem Flüßchen Barna Naddi im Nordosten und dem Asi Naddi im Südwesten erstreckt sich am Flußufer etwa 3 engl. Meilen entlang. Es ist ausgezeichnet durch seine Lage an dem einzigen der vielen Gangesbogen, dessen nach Sonnenaufgang gerichtetes Ufer sich steil aus der mit Ueberschwemmungen bedrohten Gangesebene heraushebt. Bestimmend für seine Gründung ist die religiöse Bedeutung des Ganges gewesen, in dessen heiligen Wassern die Menschen bei Sonnenaufgang zu baden pflegen. Der halbkreisförmige Uferbogen gewährt von jeder Stelle aus den Blick über die Wasser des Ganges zur aufgehenden Sonne. An dem 5 km langen Ufer können Tausende und Abertausende sich an dem Anblick erheben und dann ins Wasser tauchen, und diese Möglichkeit ist wohl der Anlaß gewesen, hierhin zu wallfahren und zu baden. Der Kankarreichtum des Bodens

*) A. Hettner, Die Lage der menschlichen Ansiedlungen, Geogr. Zeitschr. 1895.

als ein fester Baugrund gestattete an dieser Stelle die Errichtung einer Stadt; freilich im Norden und Süden von Benares ist dieser Kankar durch Erosion von geringerer Haltbarkeit. Es entstanden Heiligtümer dem Ufer entlang, und um diese Wallfahrtsstätten siedelten sich die Gläubigen schließlich an. Im Norden wie im Süden, gerade an den beiden Grenzen des heutigen Benares, mündet je ein Fluß, im Norden ein etwas größerer, der Barna, im Süden nur ein kleiner Bach, der Asi. Von dem Namen dieser zwei Flüsse leitet man den Sanskrit-Namen der Stadt „Varanasi" ab. Die andere indische Bezeichnung des Ortes „Kashi" stammt von dem Namen eines alten Volkes*).

Die geographische Lage oder Verkehrslage von Benares ist bestimmt durch das Gangestal, die Hauptverkehrs- und Lebensader von ganz Nord-Indien. Indus und Brahmaputra haben zwar einen längeren Lauf, aber sie sind nicht schiffbar. Der Ganges aber ist schon 300 km unterhalb seiner Quelle befahrbar. Bis in die Neuzeit hinein war er fast die einzige Verkehrsader zwischen den oberen Provinzen und der Küste. Schiffsverkehr mit größeren Dampfern findet bis Allahabad zu jeder Zeit, bis über Cownpore hinaus und in der Jumna bis nach Agra in der geeigneten Jahreszeit statt. Diese gute natürliche Verkehrslage wurde durch die Eisenbahn noch verbessert. Benares ist durch bedeutende Eisenbahnlinien sowohl mit der Ostküste, als auch mit dem Süden und Westen verbunden. Es liegt an der East-Indian-Railway, die ihren Weg durch die Gangesebene nimmt, Calcutta mit Delhi verbindet und hier durch die North-Western-Railway eine Fortsetzung bis Karachi hat. Früher bestand noch eine Linie, die Oudh-Rohilkand-Railway, die die Ganga-Jumna-Ebene verband, die aber jetzt in die East-Indian-Railway aufgenommen ist. Die Great-Indian-Peninsula-Railway geht von Benares**) durch die Centralprovinzen nach Bombay. Von dieser Strecke zweigt in Jubbulpore eine zweite Eisenbahnlinie (die Bengal-Nagpore-Railway) nach Süden ab, die durch Hyderabad nach Madras führt. Madras verbindet die Südindische Eisenbahn mit der Südspitze Indiens und Ceylon. Mit Assam ist Benares durch die Bengal-North-Western-Railway und die Eastern-Bengal-Railway verbunden. Von Bedeutung für den Verkehr ist auch die uralte, noch bestehende

*) von Kash.

**) Oberhalb Benares, von Chawki a. d. East-Indian-Railway-Strecke ab.

Straße Nordindiens von der Westgrenze bis zum Südosten, die jetzt Grand-Trunk-Road heißt und die Benares berührt.

Das heutige Delhi liegt auf dem rechten Ufer der Jumna am 28° 39' n. Br. und 77° 15' östl. Länge, 244 m über dem Meeresspiegel. Es ist ungefähr 486 engl. Meilen von Benares entfernt und liegt in dem Südostwinkel der Provinz Punjab. Es ist auf einer kleinen Ebene zwischen dem Fluß Jumna und den nördlichsten Ausläufern des Aravalli-Berglandes gebaut, die sich hier 25 bis 30 Meter über ihre Umgebung erheben und bis Wazerabad drei engl. Meilen nördlich von Delhi erstrecken. „In diesem Raum, wo die nördlichsten Ausläufer der Aravallihügel an den Jumnafluß stoßen, ist seit frühesten Zeiten eine große Stadt nach der anderen gelegen, allerdings wechselnd mit ihrem Standort. Die Ursache des Ortswechsels ist wohl in der Aenderung des Flußlaufs zu suchen*). Diese Erklärung wird durch die Tatsache gestützt, daß in früheren Zeiten der Fluß oder einige seiner Arme unzweifelhaft mehr als jetzt nach Westen flossen. Als der Fluß allmählich nach Osten zurückwich, paßten sich die Neugründungen der Städte diesem Wechsel der Lage an. Es sollten die Erhebungen auf der einen Seite und der Fluß auf der anderen einen passenden Stützpunkt für Streifzüge in die reiche Ebene oder zur Abwehr solcher Einfälle in die von Natur verteidigungslose Lücke zwischen Delhi und dem Himalaja dienen. Die Einfälle nach Indien gingen gewöhnlich von Nordwesten, den Päffen der nordwestlichen Grenzketten Indiens aus, das Flußtal des Kabul oder den Bolanpaß entlang. Heutzutage ist die Grenze von Indien befestigt. Strategische Eisenbahnen haben die Befestigung ermöglicht. Doch solange diese wichtige Befestigung nicht bestand, wurde die Verteidigung durch die großen Flüsse des Punjab und die Indische Wüste gebildet, freilich traten die Grenzen nicht so bestimmt hervor, wie die der Gegenwart. Zeitweilig beherrschten die indischen Regenten auch Afghanistan; zeitweilig wurden sie wieder bis an die Grenzen des Sutlej oder sogar weiter östlich zurückgedrängt. Damals war Delhi zwischen dem Bergland und dem Fluß die letzte Bastion zur Verteidigung Hindostans und besonders seiner reichen Städte entlang der Jumna und des Ganges.

Für den Verkehr liegt Delhi günstiger als Benares. Nicht nur durch seine Lage an dem natürlichen Ver-

*) Imperial Gazetteer of India, Punjab 1. 287.

kehrsweg der Ganges-Jumnalinie, die vom bengalischen Meerbusen und von Zentral-Indien nach dem Punjab, nach Iran und damit auch nach Zentral-Asien überleitet, sondern auch durch die jetzt von der Bahn benutzte Erhebung der Aravalli-Erhebung, welche den Weg durch Rajputana nach den früheren Hauptkäfen Cambay und Broach und dem jetzigen Welthafen Bombay öffnet, ist Delhi begünstigt. Durch diese zentrale Lage konnte es zum Sammel- und Verteilungsplatz für in- und ausländische Waren werden. Durch das Bahnsystem sind die Verbindungen noch vielseitiger. Die schon erwähnte East-Indian-Railway verbindet es mit dem Osten bis Calcutta. Nach Westen und Südwesten bis Karachi führt die North-Western-Railway. Nach Süden bestehen zwei Haupteisenbahnstrecken bis Bombay und zwar die Bombay-Baroda- and Central-India-Railway und die Great-Indian-Peninsula-Railway. Auch mit Madras und der Ostküste ist Delhi durch die Eisenbahn verbunden, die durch Zentralindien, die Zentralprovinzen und Hyderabad führt. (Great-Indian-Peninsula Ry und Madras-Southern-Mahratta-Ry.)

B. Das Stadtbild der beiden Städte.

a) Benares

„Zieht man mit dem Radius von 7 bis 8 km einen Halbkreis um den Mittelpunkt der Ghats*), also etwa um das Manikarnika-Ghat, so umgrenzt man ungefähr das heilige Terrain der Stadt. Absolut genau geschieht dies durch die Panchkosi-Straße, welche die sich halbmondförmig um den Gangesbogen legende Stadt umfaßt. In diesem Namen steckt schon eine interessante Bezugnahme auf die Struktur der Stadt. Er bedeutet nämlich „5 kos", ein kos ist etwa 1,5 km. Damit wäre sonach die Länge des Radius dieser Umgangsstraße um den Mittelpunkt der Ghats bezeichnet. Entlang dieser Straße stehen hunderte von Tempeln. Die Straße ist für Benares das, was für andere Städte eine Umfassungsmauer ist. Alles, was innerhalb derselben bis zum Ganges und seinen zwei Nebenflüssen liegt, heißt Benares.

Beschreibt man konzentrisch zu dem obigen einen inneren Halbkreis mit dem Radius von nur 3 km, so ist

*) Ghat ist wohl am besten zu definieren etwa als Stufenrand oder Stufenhang am Wasser. Solche Stufen sind hier den Fluß entlang bis auf 5 km hin angelegt.

die von ihm und dem Gangesufer eingefaßte Fläche ungefähr der Bereich der geschlossenen Bebauung der Stadt. Ihn durchzieht, roh betrachtet, ein radiales Straßensystem, das von anderen Straßen mehr oder weniger senkrecht geschnitten wird.

Dicht hinter den Ghats verläuft parallel dem Wasser eine längere Straße, von der aus kurze Gäßchen und Pfade direkt an die hohe Kante des Flußufers heranführen. Die Höhe des Straßenbodens über dem Wasserspiegel ist im Durchschnitt 30 m*).

Benares unterscheidet sich durch seine Struktur fundamental von anderen bekannten Kulturstädten. Diese nämlich sind mehr oder weniger konzentrisch angelegt; sie enthalten als Typischstes, Wesentlichstes und meist auch Aeltestes einen Kern; so hat Peking im Innern seine Kaiserstadt, Athen seine Akropolis, Rom sein Forum. Benares ist linear gebaut: es hat seine Basislinie in der langen, sanft gebogenen Wasserfront und an sie lehnt sich der Halbmond der Stadt**).

Die Stadt selbst zerfällt in zwei ziemlich verschiedene Teile. Der eine umfaßt die entlang dem Ganges gelegenen sogenannten „Pakka mahals" oder die Viertel, in denen die Häuser aus Stein gebaut sind. Der andere Stadtteil „Katcha Portion" wird von den mehr westlich und tiefer gelegenen Distrikten gebildet, die hauptsächlich aus niederen Ziegelbauten bestehen. Die „Pakka mahals" sind so eng gebaut, daß kaum Raum bleibt für die schmalen, steingepflasterten Straßen. Die Straßen sind nicht nur eng, sondern auch gewunden. Wagenverkehr ist unmöglich***). Eine weitere Eigentümlichkeit der Stadt sind die vielen stehenden Wasserflächen, die als heilig betrachtet werden. Am zahlreichsten sind diese in der „Katcha Portion". In dieser neigt sich das alluvische Gelände, in dem Kreidebänke ausgesondert sind, landeinwärts bis an die Ufer des Barna. Hier ist die natürliche Entwässerung mangelhaft. Dieser Teil der Stadt ist sehr verschieden von der übrigen Stadt. Obwohl er sehr dicht bevölkert ist, hat er viele freie Plätze und Gärten und die Straßen sind breit und erlauben Wagenverkehr.

Im Norden liegt das Beamtenviertel (Civilstation), der größte Teil davon jenseits der Barna. Im Nord-

---

*) S. Mecking S. 77 ff.

**) Ebenda.

***) Die Straßen sind eng, oft so, daß man selbst zu Pferd sich schwer hineinwagen kann. Mecking S. 80.

westen befindet sich zwischen dem Barna und der Eisenbahn der Garnisons-Bezirk, ungefähr 3 engl. Meilen von der Stadt entfernt. Diese Vorstädte haben breite Straßen.

Die Stadt ist aus verwaltungstechnischen und polizeilichen Gesichtspunkten in verschiedene Bezirke oder Mohallas geteilt. Es gibt deren sieben, Bhelupara, Dasaswamedh, Chawk, Chetganj, Kotwali, Jaitpura und Adampura. Sikraul und das Cantonment (Garnisons-Bezirk) könnten als achter und neunter Bezirk gezählt werden.

Aufriß.

„Architektur ist gefrorene Musik“ sagte Goethe, und diese Worte geben den Eindruck wieder, den der Besucher hat, der am Flußufer von Benares entlang geht. Die ganze architektonische Schönheit von Benares ist dem Ganges zugewandt, in den Ghats und in den Palästen, und sie ist einzig in der künstlerischen Gruppierung und dem reichen Wechsel der Form- und Farbenkontraste und in der ganzen harmonischen Monumentalität. Ja, dieses Bild kann genügen, uns den Kunstsinn der Hindus in seiner vollen Größe und seiner Innerlichkeit und Feinheit zu offenbaren*).

Die heutige Stadt ist verhältnismäßig jung. Die wenigsten Gebäude und Tempel lassen sich weiter als bis zur Zeit Akbars (1556—1605) zurückdatieren. Es ist merkwürdig, daß bei dem hohen Alter dieser religiösen Zentrale alle ihre Tempel so jung sind. Die alten Tempel sind durch mohammedanische Eiferer zerstört, aber der Boden und der Fluß bleiben das unzerstörbare Heiligtum, denn sie bleiben das ewige Sacrale, das weder Krieg noch Brand zerstören kann.

Die Häuser der Stadt, die aus Chunar-Sandstein**) gebaut sind, sind oft sehr hoch, manche haben 7 Stockwerke. Manche davon sind mit reichem skulpturellen Schmuck versehen, andere in leuchtenden Farben bemalt. Die oberen Stockwerke springen oft über die unteren vor, und manchmal sind gegenüberliegende Häuser durch kleine Brücken verbunden. Um Beobachtungen aus den gegenüberliegenden Häusern zu verhindern, sind die Fenster klein und spärlich. Läden und Werkstätten befinden sich meist in den unteren Stockwerken oder in den nach hinten

*) Siehe Mecking S. 81.

**) Dieser schöne rote Sandstein wird in Chunar im Windhya-Gebirge, etwa 40 km von Benares, gewonnen.

gelegenen Teilen der Häuser. Die Dächer sind flach, und so bieten wenigstens in der Höhe die Häuser mit ihren Veranden und Galerien Luft und Licht und damit Ersatz für Höfe und Gärten, sowie in den heißen Jahreszeiten auch leidliche Schlafplätze. Die meisten der Tempel von Benares stehen in diesen engen Gäßchen, häufig sehr nahe beieinander.

Hier und dort steht ein heiliger Baum. Zwei Baumarten sind hier typisch. In erster Linie ist es der Pipalbaum (Ficus religiosa), der mit den religiösen Handlungen der Hindus eng verknüpft ist. Unter einem Pipalbaum erhielt auch Buddha seine Erleuchtung. Eine fast ebensogroße Rolle spielt der Banyanbaum (Ficus bengalencis), der mit seinem mächtigen Stamm und Wurzelwerk eine charakteristische Silhouette in der indischen Landschaft abgibt.

b) Delhi

Grundriß und Aufriß.

Ganz verschieden in der Struktur und architektonischen Schönheit von Benares ist die von Delhi. Die Stadt hat in historischer Zeit mindestens sieben mal ihren Standort gewechselt. „Die sieben Städte" von Delhi sind berühmt. Diese Zahl hat eine spielerische Analogie zu den sieben Hügeln von Rom hervorgerufen. Aber sechs von diesen sieben Städten Delhis liegen nahezu in Ruinen. Wir beschäftigen uns hier mit der siebenten und letzten dieser Städte. Die gegenwärtige Stadt Delhi, die eigentlich den Namen Shahjahanbad*) trägt, ist die nördlichste von jenen sieben Städten, die zwischen 700 und 1650 n. Chr. gebaut worden sind. Der königliche Palast wurde zuerst gebaut und zwar zwischen 1638 und 1648, dann die Stadtmauern und die Jama Moschee. Innerhalb der Mauern errichteten die Familienmitglieder des Kaisers Shahjahan zahlreiche öffentliche Gebäude.

Die moderne Stadt erstreckt sich am westlichen Flußufer der Jamna in einer Ausdehnung von über 2 engl. Meilen. An den drei anderen Seiten ist sie von einer hohen, etwa dreieinviertel Meilen langen Steinmauer eingefaßt. Die Stadt hatte früher 14 Tore, 8 an der Längsseite, 6 nach dem Fluß zu, aber viele sind entfernt worden. Das Kashmere-Tor, Farash-Khana-Tor, das Ajmer-Tor und das Delhi-Tor sind noch erhalten. Das

*) Stadt des Kaisers Shahjahan.

Fort, der ehemalige Herrscherpalast, liegt im Osten der Stadt. Zu diesem hin sind die Hauptstraßen und somit die Stadtanlage orientiert. Die kleineren Straßen sind wie fast in allen alten Städten schmal und gewunden und enden häufig in Sackgassen. Andererseits hat keine indische Stadt schönere Straßen als die zehn großen Hauptstraßen Delhis, die in ihrem ganzen Verlauf kanalisiert, gepflastert und beleuchtet sind. Die bedeutendste Hauptstraße, Chandni Chawk oder Silberstraße, die vom Fort aus westwärts nach dem Lahore-Tor führt, ist über ein Kilometer lang und hat eine Breite von 74 engl. Fuß (ca. 25 m). Auf ihrer längsten Strecke ist die Straße in der Mitte mit einer doppelten Baumreihe bestanden, die einen erhöhten Pfad einfaßt. Dieser Pfad befindet sich an der Stelle eines gemauerten Aquaduktes, der in früheren Zeiten das Wasser vom Kanal in den Palast leitete*). Die Paläste der Edlen, die früher der Stadt ein großartiges Aussehen gaben, sind zum größten Teil verschwunden.

Der größeren Uebersichtlichkeit wegen wollen wir drei Teile in der Stadt unterscheiden. Der bedeutendste Teil der Stadt ist schon oben beschrieben worden. Den zweiten Teil der Stadt bilden das alte Beamtenviertel und das Cantonment. Es liegt nördlich vom Kashmere-Tor und ist von Anlagen und Parks umsäumt. Bis zur Fertigstellung Neu-Delhis befindet sich dort auch noch eine Anzahl von Regierungsbüros. Der dritte Stadtteil heißt Neu-Delhi. Aehnlich wie in Conberra in Australien bauen hier die Engländer nach einem einheitlichen Plane eine vollkommen neue Hauptstadt auf, deren Mittelpunkt der neue Palast des Vizekönigs ist. Daneben liegen die beiden gewaltigen kuppelgekrönten Gebäude, welche die Ministerien beherbergen. Sie bilden zusammen auf einer erhöhten Stelle mit dem Vizeköniglichen-Palast und den hinter diesem gelegenen Kasernen der Leibgarde eine Art Capitol. Etwas tiefer liegt der kreisrunde Bau des Allindischen Parlamentes, in dem die drei Kammern: Fürstenkammer, Staatsrat und Gesetzgebende Versammlung tagen.

Der Platz, auf welchem das neue Delhi gebaut wird, heißt Raisina hill und wurde für die neue Hauptstadt im Jahre 1913 ausgesucht. Es wurde berechnet, daß er 70 000 Menschen Raum geben würde. Die Stadt hat unbegrenzte Ausdehnungsmöglichkeiten. Bis 1927 waren schon 10 000 000 Pfd.-St. für die Erbauung dieser Stadt ausgegeben worden, und die Kosten der Fertigstellung wur-

*) S. Imperial Gazetteer of India, Bd. 1, S. 298.

den damals auf weitere 500 000 000 Pfd.-St. berechnet. Dem Stil der Mogularchitektur angepaßt, sollte das Baumaterial aus weißen und roten Steinen bestehen. Man hoffte weißen Marmor verwenden zu können, mußte aber wegen der Höhe der Ausgaben darauf verzichten*).

In den größeren Gebäuden des neuen Delhi kann man eine Mischung indischer und europäischer Kunst feststellen. Diese Gebäude halten in künstlerischer Hinsicht keinen Vergleich mit den Mogulgebäuden aus. Ueber den Mogulpalast schreibt Fergusson: „Der Palast ist oder war vielmehr der schönste Palast des Ostens, vielleicht der Welt**). In diesem Palast befindet sich noch der Divan-i-Khas oder der Saal der Privataudienzen, eines der hervorragendsten Denkmale mogulischer Kunst. Obwohl die Pfeiler zum großen Teil ihres wertvollen eingelegten Schmuckes beraubt sind, so ist die gedämpfte Herrlichkeit noch beredt genug, um die Wahrheit der Inschrift in den oberen Füllungen zu erweisen: „Wenn es einen Himmel gibt auf Erden, so ist es hier, hier, hier!“

c) Die Lage der öffentlichen Gebäude in den Städten.

Walter Geisler ***) unterscheidet zwischen Verkehrs- und Verwaltungsgebäuden, von denen die letzteren sich ausschließlich dem Stadtkern zu nähern bestreben, und den Gebäuden für Kulturorgane, ebenso wie die Verkehrsgebäude teilweise eine zentrale (Museen, Bibliotheken), teilweise eine dezentrale Lage bevorzugen (Kirchen, Schulen), teilweise die Innenstadt überhaupt meiden (Kliniken und Krankenhäuser).

Die städtischen Verwaltungsgebäude von Benares nähern sich dem Stadtmittelpunkt. Von den Verkehrsgebäuden liegt die Hauptpost im Zentrum der Stadt, während Nebenpostämter über die ganze Stadt verteilt sind. Die drei Bahnhöfe liegen an der Peripherie der alten Stadt. Die Hauptbanken liegen außerhalb der geschlossenen alten Stadt in den Europäern-Vierteln. Von den Gebäuden der Kulturorgane liegen die öffentlichen Bibliotheken und das Museum innerhalb der alten Stadt.

Die Baulichkeiten, für die eine gleichmäßige Verteilung über das bewohnte Gebiet zu fordern ist, wie Tempel, Moscheen, Kirchen und Schulen, entsprechen dieser

*) Robert Byron, The architectural Review, 1931.

**) Fergussons History of Indian and Eastern Architecture.

***) Walter Geisler, Die deutsche Stadt, Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, Stuttgart 1924.

Forderung. Sie sind auf die ganze Stadt ziemlich gleichmäßig verteilt, allein die Tempel sind begreiflicherweise am Gangesufer in der Ueberzahl.

Von den Gebäuden, die ihrem Zwecke folgend, den Lärm und Verkehr der Stadt meiden, liegt in Benares ein Hauptkrankenhaus außerhalb der Stadt, während ein anderes Hauptkrankenhaus sich jedoch innerhalb der Stadt befindet.

Ueber die Lage der Geschäftshäuser und gewerblichen Betriebe, die im Abschnitt Wirtschaft noch im besonderen behandelt werden, sei hier nur der Vollständigkeit halber gesagt, daß die Geschäftshäuser mit ihren Läden gewissen Hauptverkehrsstraßen ein besonderes Gepräge geben. Auch die gewerblichen Betriebe geben einer Anzahl Straßen und Gassen eine eigene Note, besonders, weil Angehörige desselben Handwerks oft auch die gleiche Straße bewohnen.

Die Speicher und Lagerhäuser für Getreide und Lebensmittel befinden sich geschlossen in einem bestimmten Viertel (Bisheswerganj) innerhalb der Stadt.

Die einzige größere Fabrik (Seiden- und Baumwollfabrik) von Benares liegt infolge ihres Wasserbedarfs im Nordosten der Stadt am Flüßchen Barna.

Wie in Benares, so liegen auch in Delhi die städtischen Verwaltungsgebäude inmitten der Stadt. Die Verkehrsgebäude — Post, Bahnhof, Banken — sowie auch die Gebäude der Bibliotheken und das Museum befinden sich nahe dem Stadtzentrum. Tempel, Moscheen, Kirchen und Schulen sind gleichmäßig über das bewohnte Gebiet verteilt.

Auch in Delhi sind die Geschäftshäuser und Handwerksbetriebe zum großen Teil auf bestimmte Straßen beschränkt, denen sie dann einen entsprechenden Charakter geben. Desgleichen nehmen die Speicher und Lagerhäuser für Getreide und Lebensmittel ein bestimmtes Gebiet für sich in Anspruch (Sabzi Mandi).

Die sechs größeren Fabriken von Delhi haben ihre Standorte im Osten und Westen der alten Stadt, teilweise an der Jumna und teilweise am Jumnakanal.

C. Die Verwaltung der beiden Städte.

Delhi und Benares haben beide selbständige Stadtverwaltungen. Die Funktionen, die Stadträten übertragen sind, sind fast genau dieselben wie die ähnlicher Körperschaften in England oder Deutschland. Sie ver-

walten das Schulwesen, die öffentliche Gesundheitspflege, öffentliche Arbeiten einschließlich Brücken- und Wegebau u. a. Die Provinzialregierung kontrolliert die Einzelheiten der städtischen Verwaltung wenig. Sie kann aber neue Stellen einrichten und Beamte entlassen, oder den ganzen Stadtrat suspendieren oder auflösen*).

Die Cantonments der beiden Städte, in denen die Truppen untergebracht sind, stehen außerhalb des Bereiches der Stadtverwaltung. Sie werden von gewählten Cantonmentsämtern, deren Präsident ein Offizier ist, verwaltet. Die Oberaufsicht über die Cantonmentverwaltung untersteht der Armeebehörde oder der indischen Regierung.

Die Stadtbehörden können Steuern der verschiedensten Art erheben: Stadtzoll, Erbschaftssteuer, Einkommensteuer, Besitzsteuer, Verkehrssteuer. Für besondere Dienste, z. B. Unterricht oder Wasserversorgung, werden besondere Abgaben erhoben.

Das Gesamteinkommen der Stadtverwaltung von Benares betrug 1929-30 2 269 637 Rupien*). Es setzte sich zusammen aus dem eigentlichen Einkommen durch Steuern, Abgaben, Zölle usw. (1 684 008 Rps.), aus dem vorjährigen Uebertrag (478 216 Rupien) und den Zuschüssen der Regierung in Höhe von 107 413 Rupien.

Dieses Einkommen wurde im Jahre 1929-30 folgendermaßen für die Zwecke der Stadt verwendet:**)

	Rupien
Verwaltungswesen, Zollwesen usw.	170 362.—
Feuerwehr, Beleuchtungswesen usw.	81 591.—
Oeffentliche Gesundheit und Behaglichkeit (Komfort)	1 539 215.—
Bildungswesen	140 611.—
Allgemeine Beiträge für Instandhaltung usw.	18 958.—
Verschiedenes	175 886.—
Schuldenabtrag	108 933.—
Uebertrag	34 081.—
	2 269 637.—

Neue Statistiken über die Stadtverwaltung von Delhi stehen nicht zur Verfügung, aber nach dem Gazetteer of India scheinen die Zahlen größer zu sein, als in Benares; früher war dies der Fall und die Einnahmen

*) u. **) Annual Administration Report of the Benares Municipality for the year 1929-30.

und Ausgaben der Stadt sind mit ihrer Größe gewachsen. Die Haupteinnahmequelle beider Städte ist der Stadtzoll. Fast das halbe Einkommen der Städte rührt aus dieser Quelle her.

Wegen der Armut*) der Städte ist das städtische Geld immer knapp. Darunter leidet die Verwaltung, z. B. die Sauberkeit der Straßen. Die Unreinlichkeit aber fördert die ansteckenden Krankheiten, die daher in den Städten immer herrschen. Die Cantonments verfügen über genügend Geld, und aus diesem Grunde sind ihre Straßen immer rein und ansteckende Krankheiten niemals anzutreffen.

D. Ueberblick über die Geschichte der beiden Städte.

a) Hinduperiode.

(von etwa 600 v. Chr. — 12. Jahrh.)

„In dem wirtschaftlichen Charakter, der Lage und der Physiognomie der heutigen Städte wirken immer die Ursachen der Vergangenheit nach; sie sind nicht allein aus den Verhältnissen der Gegenwart heraus, sondern immer nur als die Erzeugnisse einer allmählichen Umbildung zu verstehen.“ **) Deshalb sei ein kurzer Ueberblick über die Geschichte der beiden Städte gegeben.

Die Geschichte von Benares liegt noch sehr im Dunkeln. Die „Imperial Gazetteer“ schreibt: „Seit den frühesten Zeiten arischer Kolonisation in Indien scheint nur eine Stadt an der Vereinigung des Barna mit dem Ganges existiert zu haben.“ ***) Der Name Varanasi tritt häufig in der frühen Sanskrit-Literatur auf. Die Encyclopaedia Britannica bemerkt, daß das Hindukönigreich von Benares schon 1200 v. Chr. bestanden habe. So sehr die älteste Geschichte der Stadt auch in Dunkel gehüllt ist, so steht doch soviel fest, daß sie schon im ersten Jahrtausend v. Chr. bestanden hat. ****) Benares muß schon vor der Zeit Buddhas (628—548 vor

*) Annual Administration Report of the Benares Municipality for the year 1929-30.

**) Alfred Hettner, Die wirtschaftlichen Typen der Ansiedlungen, Geogr. Zeitschr. 8. 1902.

***) Imperial Gazetteer of India, S. 539. Bd. 7.

****) Dies geht hervor aus Jataka (Buddhistische Legenden) aus vorchristlicher Zeit. Vergl. auch Sherring (Handbook of Benares S. 3). Vor 25 Jahrhunderten wenigstens war Benares berühmt. Es war groß und vermutlich berühmt vor Babylon, Tyrus, Athen, Rom oder Zyrus.

Christus) eine Stadt von Größe und Wichtigkeit gewesen sein, deren Meinung in Bezug auf religiöse Angelegenheiten im ganzen Lande herrschend war; denn sonst hätte Buddha nicht gerade sie zum Ausgangspunkt seiner Lehre gemacht.

Die große Volkstümlichkeit von Benares zur Zeit Buddhas erklärt sich zum Teil auch daraus, daß eine große Zahl Hinduphilosophen ihre Wirksamkeit von Benares aus begannen. Alte buddhistische Schriften berichten von einer großen Halle in Benares, in der religiöse und philosophische Fragen erörtert wurden. Der Verfall des Buddhismus schadete Benares in keiner Weise. Von hier ging auch die Wiederbelebung des Hinduismus aus. Hier schrieb Shankara, der Reformator des Brahmanismus (788—820 n. Chr.) sein philosophisches Hauptwerk. Durch sein Auftreten gegen den Buddhismus brachte er die meisten der Buddhisten wieder zum Hinduglauben zurück, indem er bewies, daß der Grundgedanke des Buddhismus schon in den alten Veden enthalten war. Hier wurde Kabir geboren (1440), der alle Religionskämpfe für unwürdig erklärte und eine einzige Gottesanschauung über alle setzte. Hier starb Vallabha (1531), der große Kommentator brahmanischer Literatur und Führer des orthodoxen Brahmanismus. Hier übertrug Tulsidas sein großes Rama-Epos aus dem Sanskrit für das Hinduvolk, das heute noch wie seit Jahrhunderten an seinem Rama-Epos hängt. Von Benares sind fast alle neueren Strömungen in der Hindu-Theologie, Hindu-Philosophie und Hindu-Jurisprudenz ausgegangen. Das Urteil der Autoritäten von Benares ist frühzeitig für die Hinduwelt maßgebend gewesen. Al-Beruni, der berühmte mohammedanische Historiker (973—1048), nennt es daher mit Recht „das Mekka der Hindus", und der französische Reisende Bernier (Mitte des 17. Jahrh.) „das Athen Indiens". Die Stadt war jedoch nicht nur eine geweihte Stätte der orthodoxen Hindus, sondern auch anderer, diesen nahestehenden Religionsgemeinschaften.

Die religiöse und kulturelle Bedeutung von Benares war auch die Grundlage für seine wirtschaftliche Entwicklung. Millionen von Pilgern kamen wie heute noch alljährlich in die heilige Stadt. Viele erwählten es zu ihrem ständigen Wohnsitz. Es wurden Ghats und prächtige Tempel erbaut. Rajas und Männer von hoher sozialer Stellung in allen Teilen Indiens rühmten sich, ein Ghat, einen Tempel oder ein Haus in Benares gebaut zu haben.

Im Anschluß an die religiösen Gebräuche entwickelten sich Gewerbe, die heute noch für die Stadt bezeichnend sind. Der gewaltige Zustrom von Wallfahrern, darunter vielen Prinzen und reichen Radjas und Gutsbesitzern, gab die Grundlage für einen ansehnlichen Handel sowohl mit Kultgeräten und -gefäßen, als auch mit Lebensmitteln, Andenken und Devotionalien, Kleidung, Spielzeug u. a. m. An erster Stelle stand das Seidenweberhandwerk. Auch die Herstellung von Messing- und Kupfergeräten und Glocken hat ihren Ursprung im religiösen Kultus.

Verglichen mit Benares oder anderen historischen Städten hat Delhi kein großes Alter. Von Firishta, (1550—1611) dem bekannten Geschichtsschreiber, ist eine Ueberlieferung erhalten, derzufolge Delhi oder Dilli von einem Raja Dhilu vor der mazedonischen Invasion (321 v. Chr.) gegründet wurde. Aber der Grieche Megasthenes, der Gesandte des Seleucus Nicator am Hofe Chandraguptas, (Ende des 4. Jahrh. v. Chr.) und der chinesische Reisende Huenchang (7. Jahrh. n. Chr.) erwähnen diesen Namen nicht. Einige sagen, daß Delhi nicht vor dem Jahre 300 n. Chr. und wahrscheinlich auch nicht vor dem 10. Jahrhundert n. Chr. gegründet worden sei. Vielleicht ging die frühere Stadt zugrunde und eine neue entstand nach einiger Zeit an ihrer Stelle.

Die ältesten Reste von Bedeutung datieren (mit einer Ausnahme) vom Ende des 12. Jahrhunderts. Tatsächlich erlangte Delhi zuerst Bedeutung im 11. Jahrhundert als eine Stadt der Rajputs, deren Sitz es im 11. und 12. Jahrhundert geblieben ist.

Delhis wirtschaftliches Leben in diesem Zeitabschnitt ist aufs engste mit seiner Bedeutung als Sitz der Rajputen verknüpft*). Seine Erzeugnisse, wie seidene Gewänder und kostbare Geräte und Gefäße, deckten in der Hauptsache den Bedarf des Hofes. Von größerer Bedeutung sind seine wirtschaftlichen Erzeugnisse erst unter der Herrschaft der Mohammedaner geworden.

b) Mohammedanische Periode.

(12. bis Anfang 19. Jahrhundert)

Die Herrschaft der Hindus wurde in Nordindien zu Ende des 12. Jahrhunderts durch die der Mohamme-

*) Vergl. Todds: Annals and Antiquities of Rajasthan of the Central and Western Rajpoot states of India Vol. 1—2. London 1829—1920.

daner abgelöst. Benares und Delhi wurden unter ihrer Herrschaft und während der Machtkämpfe zwischen den Thronbewerbern und bei den Einbrüchen neuer fremder Eroberer mehrere Male eingeäschert. In Benares fielen der furchtbaren Zerstörung durch Mahmud Ghory im Jahre 1194 1000 Tempel zum Opfer. Delhi wurde in der mohammedanischen Periode in einer Folge von Eroberungen, Aufständen und Verfall siebenmal zerstört und immer wieder an einer anderen Stelle neu aufgebaut. Das ganze Gebiet, zehn bis zwölf engl. Meilen um das heutige Delhi herum, ist mit Resten vergangener Städte bedeckt, die besser als jede historische Schilderung von den Ereignissen künden, die in unerbittlichem Zug über die Stadt gegangen sind. Beinahe die ganze Geschichte Indiens in dieser Zeit der afghanischen Pathanen (1194—1526), der Räuberscharen Timurs (1494), der bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts machtvolle Dynastie der Großmogulen (1526—1857) mit einem Akbar dem Großen (1556—1605) und einem Aurangzeb (1658 bis 1707), der Marathas (1710—1803) und der plündernden Perser Nadir Shahs (1739) ist mit dem Schicksal seiner Hauptstadt Delhi verknüpft.

Die mohammedanischen Gebieter herrschten bis zu Anfang des 19. Jahrhunderts. Unter ihrer Regierung haben sie das hindu-religiöse Leben der beiden Städte zu unterdrücken versucht, um ihre eigene Religion zu verbreiten. Sie bauten Moscheen auf den Trümmern der von ihnen zerstörten Hindu-Tempel; 1677 z. B. vernichtete Aurangzeb einige der schönsten und bedeutendsten Tempel und Gebäude von Benares. Es ist ihnen aber nicht gelungen, die Religion der Hindus durch den Islam zu verdrängen.

Ihre Bemühungen zur Förderung von Handel und Gewerbe sind jedoch nicht ohne Erfolg geblieben. In der mohammedanischen Periode wurden Landstraßen ausgebaut*) und für den Fernverkehr brauchbar gemacht.

Sher Shah (1540—45) baute die Hauptstraße aus, die von der Nordwestgrenze Indiens, über Delhi und Benares führend, nach Südosten verläuft. Größere Verkehrshindernisse wie Flüsse wurden überbrückt. Wagen und sonstige Verkehrsmittel wurden verbessert und dem Bedürfnis angepaßt. Auch die Anfänge eines Postwesens fallen in diese Zeit. Sher Shah schuf das erste Pferdepostsystem für das ganze Kaiserreich. Im einzelnen wird noch

*) Näheres darüber unter Abschnitt: Wirtschaft.

auf diese Entwicklung (Abschnitt Verkehr im 2. Teil der Arbeit) eingegangen werden*).

Für die Entwicklung des indischen Handels war die durch die Mohammedaner vollzogene Umstellung der gewerblichen Produktion von großer Bedeutung. Durch sie wurden wichtige Erzeugnisse, wie Baumwoll- und Seidenwaren, nicht nur dem Geschmack und Bedürfnis des engeren und weiteren Heimatgebietes, sondern auch den Ansprüchen fremder Völker angepaßt. Indische Erzeugnisse begannen ihren Weg über die ausgebauten Verkehrsstraßen und durch die Häfen nach den fernen Gebieten des Abendlandes zu nehmen.

Auch auf die künstlerische Gestaltung einzelner Erzeugnisse haben die Mohammedaner einen sichtlichen Einfluß ausgeübt. Ihr hochentwickelter Geschmack ist in der Herstellung gewebter und gestickter Muster zum Ausdruck gekommen. Es sei nur hingewiesen auf die Herstellung von Kincob oder Goldbrokat. (Das mohammedanische Wort Kincob bedeutet, daß man von der Schönheit dieses Stoffes nicht einmal träumen kann).

c) Englische Periode.

(Anfang 19. Jahrh. bis heute)

Auf die mohammedanische Herrschaft folgte in Indien die der Engländer. Die Ausgangspunkte der englischen Herrschaft waren die Handelsniederlassungen der Ostindischen Gesellschaft (gegründet 1600). Diese „Englisch-Ostindische Handelskompagnie" gab sich 1612 eine festere Organisation und erhielt 1624 die Gerichtsbarkeit verliehen; von da an wurde die Handelsgesellschaft zugleich als politische Regierung anerkannt. Benares kam im Jahre 1786 in die Hände der Engländer und Delhi endgültig im Jahre 1857. Am 12. Dezember 1911 ist Delhi durch die Engländer zur Hauptstadt erwählt worden.

Die wirtschaftliche Umgestaltung der letzten Zeit brachte die Maschine. Aehnlich wie in Europa, jedoch in geringerem Maße, drängten Eisenbahnen dem wirtschaftlichen Leben ihre Hast auf und rüttelten immer weitere Gebiete aus jener verträumten Beschaulichkeit, in der man, auf weiche Teppiche hingestreckt, auf seine Kunden wartete. Die Maschinen hielten ihren Einzug in viele Betriebe und diktierten den „Händen" den Takt der Arbeit. Die Not führte viele Handwerker und Bauern

*) Siehe B. K. Sarkar, „Binnentransport- und Verkehrswege im mittelalterlichen Indien." S. 40 u. fg.

in fremde Betriebe an die Maschinen. Es entstand eine neue Klasse: die Fabrikarbeiter.

Der Handel nahm einen gewaltigen Aufschwung. Delhi, das bis dahin fast nur durch seine politische Bedeutung gekennzeichnet war, bekam Fabriken und eine Arbeiterschaft, und der Welthandel fand in ihm einen Stützpunkt. Auf Benares haben die Neuerungen zwar keinen so starken Einfluß ausgeübt wie auf Delhi; aber sie sind auch an ihm nicht vorbeigegangen, ohne wenigstens die Anfänge einer Industrie hinterlassen zu haben.

Eingehend soll dieser Einfluß der Engländer im zweiten Teil dieser Arbeit bei der Darstellung der heutigen sozialen und wirtschaftlichen Eigenart der beiden Städte gezeigt werden.

2. Teil:

Die heutigen sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Städte Delhi und Benares

A. Bevölkerungsverhältnisse.

a. Bevölkerungsgröße und Bevölkerungsbewegung.

Wenn man in Betracht zieht, daß in Benares etwa seit den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts mehrere Schienenstränge zusammentreffen, welche die Vereinigten Provinzen durchziehen, und daß jährlich hunderttausende von Pilgern, denen die Reise durch die Eisenbahn erleichtert wird, den Einwohnern von Benares beträchtlich zu verdienen geben, möchte man schließen, daß Benares eine stetige Bevölkerungszunahme zu verzeichnen hätte; aber das ist nicht der Fall. Der erste Zählungsversuch ist 1826 von Prinsep unternommen worden und hat zur Annahme einer Bevölkerungsziffer von 183 000 geführt, die von der Wirklichkeit nicht sehr entfernt gewesen sein mag. 1872 ergab der Census 178 000, 1901 213 000, 1911 203 000.

Im Jahre 1921 war die Zahl auf 198 000 heruntergegangen, dagegen ist sie 1931 wieder auf 205 000 gestiegen. Also bewegte sich im ganzen letzten Jahrhundert die Zahl um 200 000*).

---

*) Die genauen Zahlen sind folgende:

Jahr:	Bevölkerung:	Schwankung:
1826	183 000	
1853	186 000	
1865	173 000	
1872	178 200	
1881	218 573	plus 22,59 %
1891	223 375	plus 2,19 %
1901	213 079	minus 4,62 %
1911	203 804	minus 4,4 %
1921	198 447	minus 2,6 %
1931	205 509	plus 3,55 %

Census of India 1921 and Sheets of the Supplement to the Gazette of India published at Calcutta 21 March 1931.

Vielleicht war die Verminderung im 20. Jahrhundert nur scheinbar; es ist möglich, daß bei früheren Zählungen der Zähltermin auf eine Zeit festgesetzt war, in der irgendeine Festlichkeit stattfand oder in naher Aussicht stand, wodurch eine größere Anzahl Pilger herangezogen wurde. Es ist möglich, daß auch Macaulay (1800—1859) die Bevölkerung der Stadt nur in solchen Zeiten religiöser Feste gesehen hat. Er schrieb Mitte des 19. Jahrhunderts*), daß eine halbe Million Menschen die Bevölkerung der Stadt bildete.

Die Bevölkerung von Delhi wurde zur Zeit Aurangzebs (1657–1707) auf 2 Millionen geschätzt. Vgl. die Encyclopaedia Britannica, letzte Ausgabe. Nach Bernier war die Bevölkerung von Delhi im Jahre 1665 ebensogroß wie die von Paris**). Dagegen wird für die Jahre 1853 und 1868 (nach der Encyclopaedia Britannica) die Bevölkerung auf 152 424, bezw. 184 840 beziffert. Inwieweit diese Zahlen Richtigkeit beanspruchen können, entzieht sich unserer Kenntnis.

Die erste genauere Volkszählung in der Stadt im Jahre 1881 wies eine Bevölkerungszahl von 173 393 auf. Im Jahre 1891 wurde ein Zuwachs von 11,1 % festgestellt, aber die Vermehrungsrate sank im folgenden Jahrzehnt auf 8,3 % herunter, stieg jedoch im Jahre 1911 wieder auf 11,6 %. Eine außergewöhnliche Zunahme von 30,7 % wurde im Jahre 1921 und von 44,4 % bei der letzten Zählung im Jahre 1931 festgestellt. Sie beruht hauptsächlich auf der Ausdehnung des Stadtbezirkes infolge der Verlegung der Zentral-Regierung Indiens von Calcutta nach Delhi. Die städtische Bevölkerungszahl beträgt jetzt etwa 440 000***).

Schon vor der Verlegung der Regierung Indiens nach Delhi war das Anwachsen der Bevölkerung, wenn auch langsam, so doch beständig. Es wurde durch die Ausdehnung von Handel und Gewerbe und die Entwicklung organisierter Fabrikindustrien herbeigeführt. Wieviel auf die Verlegung der Hauptstadt zurückzuführen und wieviel der Entwicklung der modernen Industrien zuzuschreiben ist, ist sehr schwer festzustellen. Infolge der Verlegung der Hauptstadt hat auch das Geschäftsleben der Stadt einen bemerkenswerten Aufschwung erfahren, der aber statistisch kaum zu erfassen ist.

---

*) Macaulay: Warren Hastings, London 1876.

**) Die Bevölkerung von Paris betrug im Jahre 1637: 415 000 und 1811: 622 636, Brij Narain S. 71.

***) siehe folgende Seite.

Die Sterblichkeitszahl der beiden Städte schwankt bedeutend. Sie ist zum Mindesten doppelt so groß wie die von London oder von anderen englischen Großstädten. Daß die Sterblichkeitszahl in den Städten bedeutend größer ist, als in den ländlichen Bezirken ist allgemeine Erscheinung. Benares erreicht die höchste Sterblichkeitsziffer in ganz Indien. Von Zeit zu Zeit wird die Stadt von Cholera und anderen ansteckenden Krankheiten heimgesucht. Jedoch ist die Sterblichkeitsziffer vor allen deshalb höher als die der übrigen indischen Städte, weil eine beträchtliche Anzahl von Personen nach Benares kommt, um innerhalb der geheiligten Bezirke zu sterben; denn jeder Hindu möchte nach Möglichkeit in Benares sterben. Aus diesem Grunde siedeln viele in ihren späteren Jahren dorthin über. Manche lassen sich auch erst nach Benares tragen, wenn sie das Ende herannahen fühlen, oder schwer krank darniederliegen. Die Statistik zeigt uns deshalb die interessante Tatsache eines relativen Ueberschusses an alten Leuten in Benares. Zum Vergleich seien Verhältniszahlen einiger Städte angeführt, die den Prozentsatz alter Leute (60 Jahre und darüber) zur Gesamtbevölkerung zeigen:*)

Cawnpore	4,3 %
Agra	5 %
Meerut	5,6 %
Benares	8,3 %

Wieweit dies die Sterblichkeitsziffer beeinflußt, ist nicht leicht festzustellen, da so manche andere Faktoren ebenfalls darauf einwirken, so z. B. Hungersnöte und ansteckende Krankheiten.

Immerhin gibt die folgende Uebersicht von drei einigermaßen normalen Jahren ein klares Bild, um wieviel

---

*) (vorige Seite) Die genauen Zahlen sind folgende:

Jahr:	Bevölkerung:	Schwankung:
1853	152 424	
1868	184 840	
1872	154 417	
1881	173 393	
1891	192 579	plus 11,1 %
1901	208 575	plus 8,3 %
1911	232 837	plus 11,6 %
1921	304 420	plus 30,7 %
1931	439 736	plus 44,4 %

Quelle wie bei Benares.

höher die Sterblichkeitsziffern von Benares im Vergleich zu anderen indischen oder deutschen Städten sind.

*) Im Jahre	1926	1927	1928
1. Benares	57,6	47,5	55,9
2. Allahabad	31,9	31,9	31,3
3. Mirzapur	28,5	24,0	26,6
4. Bareilly	19,6	29,9	33,7
5. Meerut	29,9	19,2	21,3
Berlin**)	11,0	10,7	11,4
München	11,9	11,2	11,5
Frankfurt a. M.	9,6	9,1	9,9

Auch vor dieser Zeit war die Sterblichkeitsziffer von Benares nicht geringer. Folgende Zahlen mögen zur Erläuterung dienen:

1894 — 59,5
1900 — 51,3
1901 — 74,6
1919 — 60,4
1920 — 61,0

Soweit wir nachweisen können, bedeutet die höhere Ziffer 74,6 im Jahre 1901 eine Rekordzahl, hervorgerufen durch die furchtbare Cholera und Pest damals. Die Ursache der hohen Ziffern von 1919 und 1920 ist das starke Auftreten von Influenza.

Wie fast in allen Garnisonstädten Indiens besteht auch hier ein großer Unterschied zwischen der Sterblichkeitszahl der Stadt selbst und der des Garnisonsbezirks. Folgende Ziffern gelten für die Garnisonsgebiete der erwähnten Städte:

	1926	1927	1928
Benares	20,8	17,2	19,8
Allahabad	11,6	11,6	11,7
Bareilly	14,6	12,5	10,5
Meerut	24,8	16,1	15,6

Zweifellos besteht dieser Unterschied außer den bereits erwähnten Gründen für die höhere Sterblichkeit noch wegen Uebervölkerung, Mangel an sanitären Maßnahmen und Unterernährung in den armen Vierteln hinzu. Dagegen vermindern die Lebensbedingungen der wohlhabenden Klassen in geräumigen Bezirken mit besseren sanitären Einrichtungen die Sterblichkeitsziffer der nächsten Umgebung ganz bedeutend.

---

*) Statistical Abstract for British India, 1931.

**) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1926, 1927, 1928.

Die Sterblichkeit der Einwohner **Delhis** ist nicht sehr verschieden von der von Benares. Obwohl niemand nach Delhi kommt mit dem Wunsche, dort zu sterben, ist die Sterblichkeitszahl nicht gering. Das zeigt folgende Tafel:*).

Sterblichkeitsziffern in Delhi pro Tausend:

1919	— 46,4	1924	— 30,5
1920	— 37,5	1925	— 29,3
1921	— 37,5	1926	— 43,5
1922	— 28,4	1927	— 32,7
1923	— 42,8	1928	— 34,5

Die Durchschnittszahl der letzten Jahrzehnte schwankt zwischen 35 und 45 pro Tausend. In diesem Jahrzehnt wuchs die Zahl der Todesfälle infolge der Influenza von 1918 auf 39 000. Das war dreimal soviel wie in normalen Zeiten, aber selbst diese hohe Sterblichkeit hat das Anwachsen der Bevölkerung dieser Stadt nicht sichtlich beeinflußt.

b. Die Bevölkerungsdichte und Wohndichte.

Im Jahre 1921 lebten in Benares durchschnittlich 4,8 Personen in einem Hause, und in Delhi entfielen auf ein Haus 4 Personen. Trotzdem gibt uns diese Zahl keinen genauen Begriff von der Lage. In der Stadt leben die Menschen dicht gedrängt beieinander, umgekehrt in den Cantonments. Im Jahre 1921 entfielen in Benares 19 930 Personen auf die engl. Quadratmeile (12 386 pro Quadratkilometer oder 124 pro Hektar) und in Delhi 19 644 Personen auf die Quadratmeile (12 209 pro Quadratkilometer oder 122 pro Hektar). Die Dichte der Bevölkerung in den einzelnen Stadtteilen von Benares setzt sich folgendermaßen zusammen:

1.) Kotwali	87 906
2.) Sikraul	70 044
3.) Bhelupuro	21 958
4.) Adampura	10 025
5.) Cantonment	3 355
6.) Dasathwamedh	3 304
7.) Chaitganj	1 554
8.) Jaitpura	301

*) Siehe Statistical Abstract for British India 1931, S. 411.

c. Gliederung der Bevölkerung nach Religion und Geschlecht.

Ueber die Zugehörigkeit der Bevölkerung zu den einzelnen Religionsgemeinschaften geben folgende Prozentwerte Aufschluß:

Benares: Hindus 70 %, Mohammedaner 28 %, Christen 0,6 %, Jains, Parsi usw. 1,4 %.

Delhi: Hindus 65 %, Mohammedaner 30 %, Christen 3 %, Verschiedene 2 %.

In Gesamtindien ist die Verteilung folgende: Hindus 69 %, Mohammedaner 22 %, Christen 1,5 %, Verschiedene 7,5 %.

Es ist bemerkenswert, daß in beiden Städten, wie in allen Städten Indiens, die Zahl der Frauen viel kleiner ist, als die der Männer. Dies hat einen Grund darin, daß die weibliche Arbeiterbevölkerung Indiens in viel geringerem Maße nach der Stadt zieht, als die männliche. Wegen des teureren Lebensunterhaltes in den Städten und wegen der erhöhten Seuchengefahr und der daraus sich ergebenden hohen Sterblichkeit ziehen auch die arbeitsuchenden verheirateten männlichen Inder oft ohne ihre Angehörigen in die Stadt. Sie beabsichtigen nicht, sich in derselben dauernd aufzuhalten, sondern kehren, nachdem sie einige Ersparnisse gemacht haben, wieder in ihre ländliche Heimat zurück. Die abwandernden Massen werden meistens durch neue männliche Zuwanderung ersetzt. Es kamen in den beiden Städten nach dem Census of India 1921 und Supplement für 1931 auf 1000 Männer:

Im Jahre	1872	1881	1891
in Delhi	852	861	822
Benares	951	951	907
Im Jahre	1901	1921	1931
in Delhi	817	672	675
Benares	924	869	870 Frauen.

Scheinbar ist diese Abnahme dem Einfluß der zunehmenden Industrie und des Handwerks zuzuschreiben, denn von diesen Kreisen werden Männer als Arbeitskräfte den Frauen vorgezogen.

Es besteht ein Unterschied zwischen den beiden Städten hinsichtlich der Zahl der Frauen, weil Delhi im Gegensatz zu Benares bis zu einem gewissen Grade eine Industriestadt geworden ist. Die Bevölkerung von Benares hat sich wenig vermehrt und in einigen Jahrzehnten sich tatsächlich vermindert, während in Delhi eine große Zuwanderung und zwar meistens von Männern erfolgte.

Auch in der Gesamtbevölkerung Indiens besteht ein Ueberschuß der Männer über die Frauen, und in dieser Hinsicht unterscheidet sich Indien wesentlich von den europäischen Ländern. Auf 1000 Männer kamen in den Jahren 1910 bezw. 1911 in Indien 954, in Deutschland 1026, in Oesterreich 1036, in Frankreich 1036, in England 1061 Frauen.

Scheinbar ist die Zählung für Indien ungenau, besonders was die Zahl der Frauen anbetrifft, denn dank der Sitte der Frauen, in verschiedenen Teilen und einzelnen Kreisen Indiens, sich fremden Männern gegenüber nicht zu zeigen, (Purdahsystem) und der Einstellung des Mannes, von ihren Frauen zu Fremden nicht zu reden, erfaßt eine Zählung wohl nicht die ganze Anzahl der Frauen.

B. Wirtschaft

a) Berufliche Gliederung der Bewohner.

Nach dem Zählungsbericht von 1921 kann man die Einwohner von Benares hinsichtlich ihres Berufes in 6 Klassen einteilen.

Es leben insgesamt von Einkommen aus:

Landwirtschaft	26 933	13.6 %
Handwerk und Industrie	75 728	38.2 %
Handel und Verkehr	58 911	29.7 %
Verwaltung, Heerwesen, religiösen Einrichtungen und freien Berufen	20 776	10.5 %
Häuslichen Diensten	8 812	4.4 %
Ohne Beruf sind	7 287	3.6 %
	198 447	100 %

Diese Zahlen verteilen sich auf Männer, Frauen und Angehörige wie folgt:

	Männer	Frauen	Angehörige
Landwirtschaft	9 234	4 129	13 570
Handwerk und Industrie	26 767	8 498	40 463
Handel und Verkehr	17 506	5 260	36 145
Verwaltung usw.	7 933	1 236	11 607
Häusliche Dienste	3 677	2 084	3 051
Ohne Beruf	3 034	331	3 922

Wenn wir die verschiedenen Zahlen etwas genauer untersuchen, finden wir, daß das Handwerk an erster

Stelle steht. Von den Handwerken steht die Weberei wiederum an erster Stelle. Sie beschäftigt 17 Proz. der Gesamtbevölkerung der Stadt (32 967). Nach der Weberei kommen die Bekleidungsgewerbe, das Bau-, das Metall-, das Lebensmittel-, das Holzgewerbe und verschiedene andere Gewerbe*). Die Industriebetriebe beschäftigen noch nicht einmal 1.5 Prozent der Stadtbevölkerung (ungefähr 2 200 gem. Census 1921 S. 185).

An zweiter Stelle stehen Handel und Verkehr mit 29.7 Prozent der Bevölkerung. Von den Händlern sind fast 5.5 Prozent der Gesamtbevölkerung im Lebensmittelhandel beschäftigt. Die durch den Verkehr beschäftigten Personen, wie Fuhrleute, Eisenbahner, Postbeamte usw. bilden noch nicht einmal 1 Prozent der Bevölkerung (1 134 Personen).

Etwas mehr als 1 Proz. ist in der öffentlichen Verwaltung beschäftigt (2 580 Personen). Es ist bemerkenswert, welch' große Zahl der Bevölkerung in Benares in religiösen Diensten beschäftigt ist. Von den 10.5 Proz., die in Verwaltung usw. (s. oben) beschäftigt sind, entfallen allein 6 Proz. auf solche, die in Diensten der Religion stehen (12 063 Personen). Der hohe Prozentsatz der Einwohner ohne Beruf wird durch die große Zahl der hier wohnenden und von ihrem Geld lebenden Rentiers (1.8 Proz.) verursacht. Auch die Zahl der Bettler (1.7 Proz.) ist sehr groß.

Man kann sagen, daß die Stadt in der Hauptsache eine gewerbetreibende Stadt ist. Die Ackerbau treibende Bevölkerung beträgt nur 13.6 Proz. Davon sind 11 Proz. mit gewöhnlicher Landbestellung beschäftigt, die übrigen 2.6 Prozent beziehen ein Pachteinkommen.

Wenn wir die vereinigten Provinzen, zu denen Benares gehört, von Agra und Oudh mit der Stadt Benares hinsichtlich der Beschäftigung der Bewohner vergleichen, so wird die gewerbliche Bedeutung von Benares ohne weiteres klar. Die Bevölkerung der United Provinces betrug 1921 (Census) 45 375 787. Davon lebten nur 1.06 Prozent in den Städten. Folgende Zusammenstellung zeigt die Beschäftigung der Bewohner im Jahre 1921 in Prozent der Bevölkerung:

---

*) Die genaue Zahl der beschäftigten Personen ist: Bekleidungsgewerbe 9 084, Baugewerbe 6 762, Metallgewerbe 5 949, Lebensmittelgewerbe 3 606, Holzgewerbe 1 992, Verschiedene 10 684.

	Provinz	Benares
Landwirtschaft	77	13,6
Gewerbe	11	38,2
Handel und Verkehr	4	29,7
Verwaltung usw.	1	10,5
Verschiedene	7	8

Für Delhi standen statistische Zahlen nur von der ganzen Provinz zur Verfügung. (Die vereinigten Provinzen haben eine Einwohnerzahl von 488 188. Davon leben allein 304 420 in der Stadt Delhi). Da hier ländliche Bezirke eingeschlossen sind, zeigen die Zahlen einige Unterschiede von Benares. In Delhi sind 29 % im Landbau beschäftigt. Die Gewerbe ernähren 31 % der Bevölkerung, der Handel 15,5 % und verschiedene Berufe 11 %; davon entfallen auf Hausangestellte 4,8 % und auf gewerbsmäßige Bettler kaum 1 %*).

Wenn diese Provinz-Zahlen auch kein Bild von der Berufsgliederung der Stadtbevölkerung geben, so geben sie doch zum Mindesten einen Anhalt zur Abschätzung der gewerblichen und kommerziellen Bedeutung der Stadt, zumal fast dreiviertel der Gesamt-Bevölkerung auf die Stadt Delhi entfallen.

b. Die soziale Gliederung der Bewohner.

Eine Gliederung der Bevölkerung nach sozialen Schichten war nur für Benares möglich und auch hier konnten kleinere Ungenauigkeiten nicht vermieden werden. Es war z. B. nicht möglich, den kleinen Prozentsatz von Angestellten und Arbeitern, den die Zahlen der gewerblichen, landwirtschaftlichen und Handels-Unternehmer enthalten, herauszusondern. Im großen und ganzen gibt jedoch die Zusammenstellung und das Diagramm ein Bild von der sozialen Verteilung.

Von Delhi fehlt zu einer solchen Zusammenstellung das statistische Material.

Berufe in Benares:

Gewerbliche, landwirtschaftliche und Handelsunternehmer	68,2 %
Beamte und Angestellte	12,2 %
Arbeiter (Industrie- und Stadtarbeiter)	8,3 %
Priester	6 %
Unabhängige Berufe	1,6 %
Berufslose	3,5 %
Militär (562 Mann)	0,2 %

*) Zählungsbericht von Punjab und Delhi 1921.

Der hohe Prozentsatz von 68,2% für selbständige Unternehmer schließt die große Zahl der Handwerker ein, die allein über 37% ausmachen. Wie schon erwähnt, konnte die Zahl der bei diesen beschäftigten Arbeiter und Angestellten nicht abgesondert werden. Diese fällt jedoch deshalb nicht stark ins Gewicht, weil die Gewerbebetriebe fast ausschließlich ganz kleine Unternehmungen sind, in denen der Besitzer allein oder mit seinen Familienangehörigen arbeitet. Dasselbe gilt auch für die Handelstreibenden und die landwirtschaftlichen Unternehmer.

Die Fabrikarbeiter bilden einen ganz kleinen Prozentsatz, weil Benares nur eine größere Fabrik besitzt, (s. weiter unten b. Industrie). Bei Delhi fielen sie schon eher ins Gewicht.

Die religiöse Bedeutung der Stadt zeige sich in dem relativ hohen Prozentsatz der Priester und vielleicht auch in dem nicht geringen Anteil, den die Berufslosen (privatisierende Rentiers und Bettler) einnehmen, letzteres deshalb, weil viele Hindus, wie schon erwähnt, durch den religiösen Charakter der Stadt veranlaßt werden, hier ihren Lebensabend zu verbringen, und weil die Bettler an dem religiösen Wallfahrtsort auf reichliche Almosen rechnen können.

c. Die wirtschaftliche Tätigkeit der Bewohner.

1. Die Landwirtschaft.

Nach der Zählung von 1921 waren 29% der Bevölkerung der Provinz Delhi in der Landwirtschaft beschäftigt. (Provinzbevölkerung 488188; davon in der Stadt 304420). Gesondertes statistisches Material für die Stadt selbst war nicht zu erhalten.

Wenn man nur das Stadtgebiet nimmt, kann hier der Anteil der landwirtschaftlichen Bevölkerung nicht mehr als 10% sein. Angebaut werden in der Hauptsache Gemüse für die Stadt; aber teilweise wird auch Weizen und Gerste hier gezogen. Früchte werden hier weniger gezüchtet, weil sie von Kaschmir billiger und besser bezogen werden können.

Die Betriebe sind im allgemeinen Mittel- und Kleinbetriebe.

Benares unterscheidet sich in dieser Beziehung kaum von Delhi. Auch hier sind nur 13,6% der Bevölkerung

in der Landwirtschaft beschäftigt*) und der Anbau erstreckt sich in der Hauptsache auf Gemüse für den Konsum der Stadt. Im Winter werden Kartoffeln und Blumenkohl und im Sommer Melonen und ähnliche Gemüse gezogen. Bei den Früchten sind Guaven, Citronen und Mangos zu erwähnen. Für die Früchte kommt auch eine Ausfuhr nach anderen Teilen der Vereinigten Provinzen in einigem Umfang in Betracht.

Da die Molkereien in den Städten in erster Linie die militärischen Kantonments beliefern, hält auch ein Teil der Bauern Vieh (Milchkühe und -Büffel), um die Städte mit Milch zu versorgen.

Natürlich ist die Produktion der Stadtbevölkerung an Gemüse und Milch nicht ausreichend, deshalb muß die weitere Umgebung die Stadt beliefern. Fast in jedem Stadtteil werden Märkte abgehalten, wo die Bauern der umliegenden Ortschaften ihre Erzeugnisse verkaufen.

c2. Das Handwerk.

a. Geschichtliche Entwicklung des Handwerks.

Seitdem Arier den indischen Boden betreten haben, ist die Geschichte des indischen Handwerks die Geschichte der Kasten geworden. Sie geht bis auf einige Tausend Jahre vor Christus zurück. Wir können hier nicht auf die umstrittene Frage nach der Entstehung dieser Kasten eingehen, sondern nur betonen, daß die Berufskaste für die Entwicklung des Handwerkerstandes zunächst bedeutsam und vorteilhaft gewesen ist, weil die Vererbung zur Leistungssteigerung beiträgt. Ebenso werden das günstige Klima und die hervorragende geographische Lage von gutem Einfluß auf die Entwicklungsmöglichkeit gewesen sein.

Die Geschichte des Handwerks in der Hindu-Periode liegt im Dunkeln. Wir wissen nur soviel, daß die Hindus durch die Benutzung von Gefäßen und Geschirren und bestimmter Stoffgewebe, die mit ihren religiösen Gebräuchen in Zusammenhang standen, dem Handwerk eine feste Grundlage gaben, auf der es sich weiterentwickeln konnte.

*) Diese 13,6% (26 933 Personen) verteilen sich folgendermaßen auf die verschiedenen Arten der ländlichen Beschäftigung:
a) gewöhnlicher Ackerbau 22340
b) Viehzucht 2094
c) Anbau besonderer Erzeugnisse 1551
d) Fischfang 948.

Für Töpfer, Schmiede und Weber ist die Herstellung solcher Geschirre und Gewebe charakteristisch.

Die Mohammedaner haben, nachdem sie Ende des 11. Jahrhunderts Nordindien erobert hatten, ihre eigenen Gewerbe zu den bestehenden gebracht. Unter der mohammedanischen Herrschaft hat besonders das Weber- und Goldschmiedehandwerk einen großen Aufschwung erlebt.

In Benares, dessen Handwerken die Mohammedaner keine Erweiterung gebracht haben, zeigt die Gewerbegeschichte lediglich Wandlungen hinsichtlich der Herstellungsweise und der Ausführung; die Gewerbe selbst haben bis auf den heutigen Tag infolge der Bedeutung von Benares als Wallfahrtsort keine wesentliche Umstellung erfahren.

In Delhi tritt der Einfluß der mohammedanischen Herrschaft deutlicher hervor. Es war von Anfang an mit Unterbrechungen Sitz der mohammedanischen Herrscher. Der Luxus ihres Hoflebens gab deshalb dem dortigen Gewerbe eine eigene Richtung. Aus der Herstellung einfacher Stoffe wuchs hier ein künstlerisch hochstehendes Gewerbe heran, das die kostbarsten Stoffe für die Gewänder des Hofes herstellte. Der Hof brauchte auch goldene kostbare Geräte, goldenen Schmuck und Juwelen. Es entstanden Goldschmiede- und Juwelierwerkstätten. Für Waffen und Waffenschmuck sorgten andere Gewerbe.

Eine Vorstellung von dem Umfang des Webereigewerbes mag der Bericht Abbul Abbas Ahmeds*) geben, der unter der Herrschaft von Muhamed Tughlak (1321 n. Chr.) nach Indien kam: „Der Sultan in Delhi besitzt einen gewerblichen Betrieb, in dem 400 Seidenweber beschäftigt sind und Stoffe aller Art für die Kleidungen der am Hof befindlichen Personen, auch für Ehrenkleider und Geschenke, hergestellt werden, zu denen noch die Stoffe kommen, die jedes Jahr von China, dem Irak und Alexandrien eingeführt werden. In jedem Jahr verteilt der Sultan 200 000 vollständige Kleidungen, 100 000 im Frühling und 100 000 im Herbst. Die Frühlingskleidungen werden hauptsächlich in Alexandrien hergestellt. Die Herbstkleidungen werden fast ausschließlich aus in Delhi erzeugter Seide angefertigt oder werden aus China oder dem Irak eingeführt. Außerdem werden auch Kleidungen an die Klöster und Einsiedelungen verteilt.

Der Sultan beschäftigt auch 500 Handweber, die Goldbrokate herstellen, welche von den Frauen des Sul-

*) Wie erwähnt in B. K. Sarkar, Binnentransport und Verkehrswege im mittelalterlichen Indien.

tans getragen und als Geschenke den Amirs und deren Frauen übergeben werden.“

Auch aus dem Ayin-i-Akbari (156—1605), verfaßt von Abul Fazal, ersehen wir, daß die Mogulherrscher von Delhi in ihren Palästen und Höfen geschickte Handwerker aus allen Teilen Indiens beschäftigten. Akbar soll große Freude an Malereien gehabt haben und hielt in seinen Diensten eine große Anzahl von Künstlern, damit sie untereinander wetteiferten und durch ihre Kunstwerke berühmt würden. Einmal in der Woche besichtigte er die Arbeiten eines jeden Künstlers. Diese wurden im Verhältnis zu ihren Leistungen belohnt, und ihr regelmäßiges Gehalt wurde bei besseren Leistungen erhöht. In gleicher Weise bekümmerte sich Akbar auch persönlich um die Herstellung der Waffen und um die Webereien für seine Garderobe. Durch die Förderung des Herrschers wurden auch neue Handwerke in Delhi heimisch; die künstlerischen Leistungen der kaiserlichen Manufakturen wuchsen mit ihrer Zahl, so daß die Stoffe von Persien, Europa und China nicht mehr mit den indischen Stoffen konkurrieren konnten. Auch wollene Stoffe wurden am Hofe Akbars hergestellt. Er beschäftigte außerdem eine große Zahl von Goldschmieden und Juwelieren in eigenen Werkstätten. Für seine Waffen hatte er kundige Handwerker aus Damaskus.

Mit dem Beginn der britischen Herrschaft wurde der Einfluß der Kasten und anderer Korporationen, welche die gewerbliche Tätigkeit regulierten und die Qualität des Materials überwachten, teilweise vermindert. Die Entwaffnung der Bevölkerung zur Aufrechterhaltung des Friedens beeinflußte die Waffenindustrie in ungünstiger Weise. Die europäischen Beamten, die fremden Reisenden und die englisch erzogene berufstätige Klasse der Inder waren die natürlichen Nachfolger derjenigen Leute, deren Bedarf das heimische Handwerk gestützt hatte. Weiterhin hatte die Einführung mancher neuer Formen und Muster nach europäischem Geschmack und die wachsende Nachfrage nach billigen Waren einen nachteiligen Einfluß auf die Qualität und künstlerische Ausgestaltung der indischen Erzeugnisse. Die englisch erzogenen Inder wandten sich von dem einheimischen Handwerk ab, da sie durch die andersartige Lebensweise der herrschenden Rasse beeinflußt wurden, und bevorzugten die eingeführten Waren gegenüber den einheimischen*).

---

*) vergl. Gadgil, Industrial Revolution of India, S. 44—46.

Es ist sehr bedauerlich, daß das Handwerk in den Städten während der britischen Periode so zurückgedrängt worden ist. Es gibt viele Ursachen dafür, aber die bemerkenswerteste ist die, daß die Handwerker viele Vorteile nicht richtig ausnutzen konnten, die ihnen durch technische Fortschritte, sei es durch praktische Naturwissenschaft, in ökonomischer Organisation oder durch moderne Transportmittel geboten wurden. Noch heute gibt es Handwerkszweige, die ihre Erzeugnisse nur deshalb nicht absetzen können, weil sie dem kaufenden Publikum zu wenig bekannt sind. Doch die betroffenen Handwerker haben keine Aenderung veranlaßt. Sogar Arbeitsteilung wird wenig eingeführt. Immer noch kauft der Handwerker selbst seine nötigen Rohmaterialien ein, arbeitet nur für den Bedarf seines eigenen Wohnorts und verkauft seine Waren eigenhändig. Deshalb ist auch die Art der Waren fast dieselbe in den Städten wie vor Jahrtausenden.

Ein zweiter wichtiger Grund für die Zurückdrängung des indischen Handwerks war die Industrialisierung Englands. Durch seine großangelegte industrielle Organisation, durch die riesenhaften Maschinen, durch seine Massenproduktion, seine vielfältige Arbeitsteilung und Geschäftstüchtigkeit, durch verbesserte Verkehrsmittel wurde England zu einer Konkurrenz, der manche Gewerbe in den Städten nur schwer widerstehen konnten oder gar zum Opfer fielen.

Der Konflikt beispielsweise in der Textilindustrie zwischen Handarbeit und Maschinenarbeit war fast derselbe wie in den europäischen Ländern, jedoch mit dem wesentlichen Unterschied, daß er dort im eigenen Lande ausgefochten wurde, während der Niedergang des indischen Textilgewerbes hauptsächlich durch den Fortschritt einer fremden, nicht einer indischen Industrie verursacht wurde. Deshalb spielt das Textilgewerbe in Indien, also auch in Benares und Delhi nicht mehr dieselbe Rolle wie vorher bis Ende des 18. Jahrhunderts. Heute ist das Weben für die meisten Weber nur mehr eine Nebenbeschäftigung geworden.

Aber da das Textilgewerbe für unsere beiden Städte immerhin noch eine sehr wichtige Rolle spielt, so müssen wir die Auseinandersetzungen zwischen Maschinen- und Handarbeit etwas näher betrachten. Selbstverständlich können die Maschinen die feinste Qualität herstellen, wie man sie mit der Hand nicht erreichen kann, doch wird immerhin handgewebte Ware verlangt, z. B. bei Saris oder Lungis (Frauenkleid und Turban) mit vorgeschriebenen

mit Maschinen nicht herstellbaren Maßen und Mustern, die wiederum im nächsten Bezirk nicht mehr verlangt werden, weil dort eine andere Tracht heimisch ist oder ein anderes Muster bevorzugt wird. Man kann also Massenproduktionen nicht anbringen. In der Nähe von Benares wächst eine besondere Art von Baumwolle, die Maharajganj-Baumwolle, die wegen ihrer zu kurzen Faser nur zu verhältnismäßig dicken Fäden versponnen werden kann und die deshalb für Maschinengebrauch nicht verwendbar ist. Dagegen eignet sie sich sehr gut für Handweberei und insofern bildet sie keine Konkurrenz für Fabriken.

Wie bei der Textilindustrie, so kann man auch dieselbe Beobachtung bei manchem anderen Handwerk machen. In der Farbenindustrie, die einmal in Benares und Delhi in großer Blüte stand, ist der gleiche Rückgang bemerkbar, kostet doch ein Quadratmeter Stoff mit den neuzeitlichen Mitteln Alizarin und Anilin und auf moderne Art zu färben nur einhalb anna (5 Pfennig) im Gegensatz zu 2 annas für jene auf die alte handgefärbte Methode von früher.

Daß Gewerbe, wie das Messing- und Kupfergewerbe, die Seidenweberei und eine besondere Art Schuhmacherei, noch weiter leben, hat seinen Grund darin, daß sie in den religiösen Vorstellungen der Hindus eine sichere Grundlage behalten haben.

Auch die neuen Verkehrsmittel, namentlich die Eisenbahnen, brachten in mancher Hinsicht dem alten indischen Handwerk Gefahren. Das zeigte sich sowohl in Benares wie auch in Delhi.

„Straßen, Bahnen, Telegraphen, der Bau des Suezkanals und jedwede Verbesserung der Verkehrsmöglichkeiten, sowohl zu Wasser als auch zu Lande, haben zu der Erschwerung der Lage und in vielen Fällen zur gänzlichen Verelendung des indischen Handwerks geführt. Die Aufmerksamkeit der Regierung war fast ausschließlich auf die Erschließung des Landes gerichtet, in vielen Fällen wurde mancherlei Hilfe gewährleistet zur Unterstützung der Anstrengungen englischer Unternehmer, die indischen Märkte auszubeuten, während die fleißigen Handwerker gänzlich auf Selbsthilfe angewiesen waren, um, so gut sie konnten, sich der wachsenden Schwierigkeiten ihrer Lage zu erwehren*)". Der Bau von Eisenbahnen in Indien voll-

*) Sir Alfred Chatterton: Industrial Revolution, Madras 1912.

zog sich zu schnell, als daß sich die meisten Handwerker den neuen Umständen hätten anpassen können, um andere ergiebige Erwerbsquellen zu finden. Die Veränderung war zu plötzlich gekommen, und als Weber, Färber, Messing- und Kupferschmiede und ähnliche allein auf sich angewiesen waren, verließen sie z. T. ihre althergebrachte Beschäftigung, widmeten sich der Landwirtschaft und erhöhten infolgedessen dort das Ueberangebot an Arbeitskräften. „Hätten strategische oder wirtschaftliche Erwägungen die Umwandlung allmählicher vonstatten gehen lassen (gemeint ist die Einführung von Eisenbahnen), dann hätten diese Gewerbe größere Kräfte des Widerstandes zur Auswirkung bringen können*).

Der Handelsimport seit Ende des 19. Jahrhunderts hat indessen auch die Stellung zahlreicher indischer Handwerker, die sich behaupten konnten, gestärkt. Insbesondere werden Garn, künstliche Farben, Kupfer, Messing eingeführt und zwar in folgenden Mengen:

	Garn	Farben	Kupfer	Messing
1919	43,595	18,889	21,021	23,054
1921	115,122	32,052	12,550	18,338
1923	79,376	29,353	16,347	25,163
1925	77,667	18,217	18,310	26,295
1927	67,899	26,455	12,924	23,375
1928	62,879	28,331	14,165	25,339

in 1000 Rps**).

Unter dem Einfluß des industriellen Wechsels haben auch viele Gewerbetreibende in Benares und Delhi in wachsendem Maße ihre Produktion den veränderten Bedingungen angepaßt. „Ihre Produkte blieben dieselben; aber sie arbeiten jetzt mit besserem Rohmaterial und besserem Werkzeug. Der Weber hat zu Fabrikgarn gegriffen, der Färber zu künstlichen Farben, der Messing- und Kupferschmied zu Metallbarren, der Schmied zu Eisen, das schon in passende Teile zerlegt ist. Sämtliche Schneider benutzen Nähmaschinen, und die Handwerker in der Stadt greifen gern zu verbesserten europäischen oder amerikanischen Handwerkszeugen***). Trotzdem aber scheint es, daß der Handwerker in der Vergangenheit, weil er keine Konkurrenz mit Maschinen zu befürchten

*) A. Loveday, Geschichte und Oekonomik der indischen Hungersnöte, S. 107.

**) Statistical Abstract for British India 1931.

***) Vgl. Report of Indian Industrial Commission of 1919 S. 10 und 162.

hatte, durch die gesicherte Nachfrage nach seinen Waren besser vorankam, als jetzt*).

2b. Die augenblickliche Lage des Handwerks.

Die Einfuhr von den europäischen Märkten hat dem indischen Handwerk, wenn auch ein gewisser Nutzen nicht abgestritten werden kann, viel geschadet, besonders dem von Benares und Delhi, weil es hier in erster Linie Kunstgewerbe ist. Europäische Muster und Modelle sind z. T. anstelle der indischen getreten. Die Konkurrenz hat oft die indischen Handwerker zu schlechter Ausführung ihrer Arbeiten verleitet, und da das kaufende Publikum sich nicht des Unterschiedes zwischen guter und schlechter Arbeit bewußt ist, erregt die schlechtere Qualität keinen Widerspruch. So mußten die Handwerker, um sich gegenüber der europäischen Konkurrenz zu behaupten, wohl oder übel sich der neuen Sachlage anpassen, wenn sie ihre Existenz einigermaßen aufrecht erhalten wollten. Andererseits war auch der europäische Einfluß dem indischen Gewerbe von Nutzen, da die Handwerker sich vielfach das europäische Verfahren aneigneten; dies führte teilweise zur Umwandlung von Kleinbetrieben in Mittelbetriebe**).

Die gewerbliche Bevölkerung von Benares und Delhi widmet sich hauptsächlich den alten Gewerben mit Handbetrieb. An erster Stelle stand die Seidenweberei. Man teilt die Weber in 3 Klassen ein: Die Sari- und Dupattamacher, die Brokatweber und die Kaschi-Seidenweber. Einige arbeiten mit Vorschuß in Geld oder Material für Groß- und Kleinhändler, andere wieder für sich und verkaufen ihre Ware selbst im Bazar. Die wohlhabenderen Weber haben ein kleines Faktorensystem eingerichtet, indem sie 4 bis 10 Webstühle besitzen und ihre Erzeugnisse im Bazar verkaufen oder an Großhändler abgeben. Diese Zwischenverleger oder Karkhanedars haben dadurch großen Wohlstand erlangt, indessen ist die Lage der in diesen Betrieben arbeitenden Weber kläglich. Ungefähr 30 solcher Faktoreien gibt es in Benares***) in denen nach einer Schätzung von Jusuf****) eine Summe von 3 000 000 Rupien angelegt ist.

---

*) Jathar and Beri: Indian Economics, S. 162-163.

**) So wird berichtet im Census of India 1911 Bd. 15, S. 412.

***) Monographie über Seidengewerbe S. 103.

****) B. R. Bhatta, Report on the Industrial Survey of the Benares District of the United Provinces 1923.

Das jährliche Durchschnittsgewicht der Ausfuhr aus Benares von Seidengeweben zu Ende des vergangenen und zu Anfang des 20. Jahrhunderts betrug ungefähr 439 Mds.*). Diese Zahl ist ungewöhnlich groß im Vergleich zu dem Gewicht von 547 Mds. der ganzen Provinz. Die Zahl der in diesem Gewerbe beschäftigten Personen betrug im Jahre 1891 12 871.

Sie belief sich für die ganze Provinz auf 14 936. Im Jahre 1921 war die Zahl der in diesem Seidengewerbe in Benares beschäftigten Personen annähernd 11 000. Gleichfalls wichtig ist das Kupfer- und Messingschmiedehandwerk. Die verbesserten Maschinen der europäischen Länder zur Gewinnung und Verarbeitung des Kupfererzes und des ausgewalzten Messings in Verbindung mit der scharfen Konkurrenz zwischen den verschiedenen Schiffahrtslinien, die mit dem Osten den Handel aufrecht erhalten, haben die Kosten für die Einführung von metallischem Rohmaterial so herabgedrückt, daß es jetzt in Nordindien zu einem sehr geringen Preise eingeführt wird. Infolge dieser billigen Einfuhr von ausgewalztem Messing und Kupfer können heute die Gegenstände aus diesem Material sehr billig hergestellt werden. Daher kommt es, daß dieses Handwerk im Aufstieg begriffen ist, und daß auch die Ausfuhr aus diesen Messingwarenzentren nach Europa ebenfalls steigt**). Darüber haben wir allerdings keine genauen Zahlen, wir wissen nur, daß 225 Metallarbeiterfamilien im Jahre 1923 in Benares ***) ansässig waren. Für Delhi sind solche Zahlen nicht vorhanden. In der Messingindustrie der Städte, von denen die Rede ist, werden leider die einheimischen wirkungsvollen Formen auf Gegenstände rein europäischer Art, zu denen sie überhaupt nicht passen, übertragen. Indessen ist der Absatz von kleinen Messingwaren infolge der Konkurrenz deutscher Artikel ähnlicher Art, die heute in großer Zahl eingeführt werden, stark gesunken****). Die günstigen Zahlungsbedingungen, zu denen die fremden Waren heute den Händlern geliefert werden, sind fast unglaublich. Die deutschen Messingkästchen, Taschenspiegel, unechten Perlen, Taschenmesser, Knöpfe usw., die von Kleinhändlern auf der Straße, auf allen Märkten und bei allen erdenkbaren Menschenansammlungen verkauft werden, sind die bil-

*) 1 Md. gleich 80 engl. Pfund.

**) s. Dampier S. 20.

***) S. B. R. Bhatta, Report on the Industrial Survey of Benares.

****) Ebenda S. 36.

ligsten Gegenstände, die man im heutigen Handel überhaupt kennt.

Wenn wir vom Messing- zum Edelmetallgewerbe übergehen, als dessen Sitz Delhi berühmt ist, finden wir, daß es sich in ähnlicher Lage befindet. Was die erzeugten Gegenstände anbelangt, so gibt es kaum ein Schmuckstück, das nicht auch in Delhi hergestellt wird. Der unaufhörlich durchflutende Strom von Touristen oder Reisenden hat eine starke Nachfrage nach solchen Schmuckstücken mit sich gebracht. Massive goldene Ringe mit einem aufgesetzten Edelstein werden hier in vollendeter Weise angefertigt, desgleichen werden heute viele Arten Uhrketten in altindischen Formen hergestellt.

Auch das Gewerbe der Silberschmiede steht in Delhi in Blüte. Gewürzkästchen oder Pandans, Modelle für Kochtöpfe, die man als Geschenke für Hochzeiten verwertet, Gegenstände, die für den Gottesdienst bestimmt sind, z. B. der Stier Shivas, und große Hookas (Pfeifen), die mit fein ausgeführten Verzierungen versehen sind, sind die heute hauptsächlich hergestellten Gegenstände. Auch die Gravierungen, wie sie auf englischen Tellern üblich sind, werden sehr geschickt ausgeführt*). Auch wird viel Gold- und Silberschmuck in reicher Verschiedenartigkeit der Ausführung hergestellt; denn danach herrscht große Nachfrage besonders bei den reichen Frauen von Rajputana und bei denen der näheren Distrikte (Ost-Punjab und West U. P.); indessen bei besonderen Gelegenheiten, wie Heirat und dergl., findet er auch bei der ärmeren Bevölkerung Absatz.

Aber noch wichtiger als die bereits erwähnten Waren sind in geschäftlicher Hinsicht jene Stickereien, zu denen Gold- und Silberfäden benutzt werden. Nach Stogdon waren zu Ende des vergangenen Jahrhunderts ungefähr 50 000 Personen in diesen und verwandten Gewerben der Stadt Delhi beschäftigt. Er berichtet, daß ungefähr 327 950 Meilen Silber- und vergoldeter Draht jährlich hergestellt werden**). Hiervon wird das Meiste gebraucht, um Seidenfäden mit Silber oder Gold zu durchziehen. Diese Gold- und Silberfäden werden für Stickerei auf Leder zur Schuhherstellung, auf Klei-

*) Gazetteer of the Delhi district S. 127-128.

**) Dies wird in dem Gazetteer of Delhi district, S. 133 erwähnt .Seither haben diese Gewerbe keine Anzeichen einer Umwandlung aufgewiesen. Eine zuverlässige Statistik ist nicht aufzutreiben.

dern, auf Hüten, auf Pfeifen u. a. m. verwandt. Die Herstellung von Gold- und Silberfäden, die in den genannten Gewerben benötigt werden, beschäftigt eine große Zahl von Arbeitskräften. Diese Drahtzieher bezahlen der Stadtverwaltung jährlich 25 000 Rupien. Dafür überwacht diese das Schmelzen und Legieren des Metalles in einer zentral gelegenen Arbeitsstätte. Auf diese Weise hat man eine Garantie für die Reinheit der Fäden, deren Wert in ganz Indien unbestritten ist*). Diese Gewerbe befinden sich in ziemlich blühender Lage, da die Erzeugnisse im gesamten Land indische Käufer finden, denn auch diese Ware wird häufig bei Heiratsgelegenheiten, selbst von ärmerer Bevölkerung, verwandt.

Die Erzeugung von irdenen Gefäßen (so wie sie von Europäern verlangt werden) sind ziemlich neuen Datums. Aber schon seit langer Zeit war Delhi als Herstellungsort der Gefäße für Gurken und andere Arten von Eingemachtem berühmt. Nach der Ausstellung in London im Jahre 1870 bestand eine große Nachfrage nach ihnen; aber Mangel an Unternehmungsgeist und Unkenntnis der Entwicklungsmöglichkeiten dieses Gewerbes haben verhindert, daß es sich weiter ausgebaut hat.

Es gibt noch einige andere Gewerbe in diesen beiden Städten, die bis zum heutigen Tage in ziemlicher Blüte stehen: Da ist die Steinarbeit, einschließlich der Bildhauerei. Das hierzu nötige Material wird in einer jährlichen Menge von ungefähr 13795 Kubikfuß, einem Werte von 55 180 Rps. entsprechend, aus Chunao bezogen und nach ihrer Verarbeitung in Geschäften am Dassaswamedghat verkauft. Es werden in diesem Handwerk etwa 500 Leute nach dem Verlagssystem — etwa 7 Verlage gibt es in Benares davon — beschäftigt, deren Arbeiter 12 ans bis zu 1 Rp. am Tage verdienen, während die Verleger etwa 10 Prozent bekommen. Ferner nimmt die Holzindustrie einen größeren Platz ein. Holz wird aus Kalkutta, Jubbulpore, Gorakhpur, Baghan im Bezirk Champaran und Muzaffarpur im Werte von ca. 2 500 000 Rps. und einer Menge von 100 000 Kubikfuß geliefert. Die daraus entstandenen Holzschnitzereien werden an Ort und Stelle umgesetzt und sind im Faktorensystem, zu 5 bis 10 Personen, entstanden, deren Kapital sich auf 5000 bis 50 000 Rps. beläuft. Der tägliche Lohn für Arbeiter dieses Erwerbszweiges beträgt 10 bis 14 ans., die Verleger gewinnen 15 Prozent.

*) „All about Delhi“ S. 32.

Die Lederindustrie bildet ein weiteres Gewerbe, zu dem die Rohmaterialien aus Madras, Bombay und Cawnpur eingeführt werden und zwar in Mengen von 29 200 Quadratfuß und im Werte von 136 000 Rps. Davon wurden im Jahre 40 410 Paar Schuhe verarbeitet und 88 Prozent an Ort und Stelle verkauft. Mit einem Kapital von 200—1000 Rps. wird dieses Gewerbe von einzelnen Schusterfamilien betrieben, deren täglicher Gewinn 12 ans. bis 2 Rps. beträgt. Die Oelindustrie bezieht ihre Oelfrüchte aus Bihar, Berar und den Zentralprovinzen im Werte von 700 000 Rps., die in primitiver Weise von ca. 4896 Telis (Oelmacher), einer besonderen Kaste, ausgepreßt werden. Ihr Gewinn beträgt 1 Rp. 2 ans. bis 1 Rp. 6 ans. am Tag. Erwähnt seien noch die Elfenbeinschnitzer und -maler, die Korbflechter, Zinnarbeiter und solche, die sich mit der Herstellung von Spiegeln und Lackarmbändern, von irdenem und hölzernem Spielzeug usw. befassen, über die es jedoch keine Statistik gibt.

Alle diese alten Gewerbe sind gut beschäftigt, weil die indische Nachfrage nach diesen Dingen beständig und regelmäßig ist.

2c. Die sozial-religiöse Grundlage des Handwerks.

Die Ansicht, daß der Typus des Gewerbes sich dem des sozialen Lebens anpaßt, und daß jeder Versuch, den gewerblichen Typus ohne gleichzeitige Veränderung der sozialen Lebensumstände umzumodeln, zum Untergang verurteilt ist, hat sich in Indien bewahrheitet. Viele gewerbliche Unternehmungen, wie z. B. die der Seidenweberei, der Messingverarbeitung und der Stickerei haben in Indien eine sozial-religiöse Grundlage, und aus diesem Grunde sind ihre Tage noch nicht gezählt.

Wenn wir die Städte Benares und Delhi als Zentren solcher Gewerbe betrachten, sehen wir, welche Bedeutung die sozial-religiösen Ueberzeugungen für die Gewerbe haben. Die Herstellung von Messing- und Kupferwaren ist z. B. für das tägliche Leben der Inder eine Notwendigkeit. Auch wenn man ferner die verhältnismäßig hohen Preise für europäische Porzellan- und Glaswaren nicht in Betracht zieht, sind die Vorurteile der Hindus bzgl. gegen die allgemeine Benutzung von Glas- und Porzellanwaren ein unüberwindliches Hindernis. Es gibt gewisse religiöse Vorschriften, die bestimmen, welche Art von Geschirren rein oder unrein sind, welche Art von Eßgeschirren benutzt werden sollen, und aus welchem Metall sie hergestellt sein müssen.

Im allgemeinen benutzen die Hindus Geschirre aus Messing und anderen Legierungen. Mohammedaner dagegen dürfen keine Messing- und Kupfergeschirre benutzen, wohl aber solche aus Zinn. Aus dieser Schwierigkeit ziehen sie sich dadurch heraus, daß sie das Kupfergeschirr verzinnen lassen. Eine Unterkaste der Khatris, die sehr zahlreich in Benares vertreten sind, benutzt Kupfergeschirre für alle häuslichen Zwecke. Für den Glauben der Hindus an die rituelle Reinheit der kupfernen Wassergefäße ist eine Feststellung von Interesse, die in einer indischen medizinischen Zeitschrift gemacht wurde, nämlich, daß Wasser, das in sauberen Kupfergefäßen 24 Stunden steht, ohne Bedenken trinkbar ist.

Die Kupfer- und Messingwaren werden in verschiedener Weise gebraucht. Jeder Hindu zieht unverzinnte Kupfergefäße vor, um das Trinkwasser von der Quelle herbeizuschaffen. Kupfer- und Messinggegenstände werden auch vielfach zu gottesdienstlichen Zwecken in den Tempeln der Hindus verwandt. In Betracht kommen Glocken, Lampen, Weihrauchfässer, Kästchen, Gestelle für die Götterbilder und einiges andere. Natürlich werden in den reicheren Tempeln von Benares häufig auch Silber und Gold zu gottesdienstlichen Geräten, die von den Hindus für heilig gehalten werden, verwandt; aber im allgemeinen sind diese aus Messing hergestellt.

Die Nachfrage nach Messingwaren, die in Benares hergestellt sind, ist in Indien sehr groß. Jeder Pilger, der nach „Kashi" geht, nimmt einige Lotas (Wassergeschirre) und andere Devotionalien von hier mit, um sie unter seine Freunde zu Hause zu verteilen.

Das Messinggewerbe von Delhi hat einen Weltruf. Tatsächlich kommen die besten gottesdienstlichen Messingwaren der Hindus von Benares; aber viele von ihnen werden auch in Delhi gemacht. Kleine Kästchen aus Messing mit durchbrochenen Deckeln in verschiedenartigster Ausführung, mit einem zweiten darunter befindlichen Deckel ausgestattet, in welchem ein kleiner Spiegel eingelassen ist, werden von den wohlhabenden Damen sehr begehrt, um Cardamoms oder kleine Schmuckgegenstände darin aufzubewahren. Diese werden in großer Anzahl hergestellt und nehmen ihren Weg sowohl nach Rajputana als auch über das ganze Punjab-Gebiet. Desgleichen sind die „Dagchis" von Delhi (Kochgeschirre für die Mohammedaner) sehr berühmt. Die meisten Schmiede der anderen Orte geben zu, daß sie mit dem Hammer und Meißel nicht so geschickt sind wie jene von Delhi.

Auch kleine Phantasie-Spielzeuge und Scherzartikel aus Messing werden in Delhi in großem Maße hergestellt.

Wenn wir die soziale Bedeutung des Messinggewerbes dieser beiden Städte betrachten, kann nicht daran gezweifelt werden, daß dies Gewerbe trotz des europäischen Wettbewerbs weiterbestehen wird, zumal diese individuellen Artikel nicht durch Massenproduktion hergestellt werden können.

Man kann also sagen, daß der englische Einfluß in keiner Weise die Verbraucher in Indien dazu gebracht hat, Porzellan und Glas anstelle der gewöhnlichen Geschirre zu nehmen. Mit Ausnahme einiger englisierter Hindus und einer gewissen Zahl reicherer Mohammedaner der modernen Richtung sind keine Anzeichen vorhanden, — das kann mit Bestimmtheit gesagt werden — daß die Allgemeinheit zum Gebrauch von Porzellan und Glaswaren übergehen wird.

Was Messing für Geschirre und Geräte bedeutet, ist Seide für die Webwaren bei den Hindus. Ihrem Glauben nach ist Seide ein reines Gewebe. Da das Klima jedoch für die Seidenzucht ungeeignet ist, hätte es sich nicht gelohnt, einfache Seidenstoffe in Benares herzustellen, aber kostbare Stoffe, wie Dupattas und Pitambar, die für reiche Pilger in Frage kamen und an denen die Handarbeit einen bedeutend höheren Wert darstellt als der Stoff selbst, konnten mit Gewinn hergestellt und verkauft werden, wobei man noch in Rechnung stellte, daß sie durch ihre Verbindung mit einer so heiligen Stätte eine gewisse Weihe erhalten. Aus diesem Grunde ist der Pitambar, der in Benares hergestellt wird, im ganzen Lande eine begehrte Ware. Es ist eine sehr gute Art von Dhoti (Tuch zur Bekleidung), das an Feiertagen und bei Mahlzeiten in der besseren Klasse der Hindus von allen Männern, Frauen und Kindern getragen wird. Sie ist aus reiner Seide hergestellt und meistens rosa, gelb oder safflour (goldgelb).

Eine andere weitverbreitete Verwendung findet Seide in Indien im „Kincob." Jusuf sagt darüber folgendes: „Der indische Geschmack läßt den Gebrauch von Kincob zu allen Arten von Bekleidungsstücken zu, zu Vorhangdekorationen und Möbelausstattungen. Der indische Luxus benutzt Kincob auch zu Zwecken, die unangebracht sind*).

---

*) Jusuf Ali, Monographie über Seidenfabrikation, S. 86.

Außerdem spielen die Seidenfasern eine große Rolle, wenn Hochzeiten stattfinden. Es wird in den mittleren und oberen Klassen kaum eine Heirat gefeiert, ohne einige Seidenstücke, die für diese Gelegenheit unentbehrlich sind. Aus Seide können sein: Dupatta (Umhang), Sari (Frauenbekleidung), Dhoti (Männerbekleidung), Mukda, Kora, Samia (d. i. andere Arten von Bekleidungsstücken), Turbane, Mützen, Taschentücher, Hemden, Pyjamas, Herrenröcke, Bettdecken und vieles andere, manchmal sogar Schuhe. Deswegen herrscht große Nachfrage nach Seide. Die Erfindung der Kunstseide hätte erfolgreich die richtige Seide ersetzen können; aber auch hier beeinflußt die sozial-religiöse Ueberzeugung die Herstellung, denn man glaubt, daß Kunstseide nicht so rein ist wie echte Seide.

Wir besitzen keine Unterlagen für eine genaue Abschätzung der Seidenverarbeitung und anderer Gewerbebetriebe in Benares, die Gewebe herstellen. Die meisten Kaufhäuser in indischen Städten, seien sie groß oder klein, haben Seidengewebe oder andere Gewebe in reicher Auswahl auf Lager, hauptsächlich während der Frühlingszeit, in der die meisten Heiraten geschlossen werden; viele Gewerbe sind billige, eingeführte Waren. Wenn nach der Regenzeit die großen Feiertage kommen, besteht ebenfalls eine große Nachfrage nach diesen Sachen; aber während des ganzen übrigen Jahres liegt der Handel in allen Webwaren darnieder, und es werden andere einträglichere Geschäfte getätigt. Bei den Heiratszeremonien spielen die gestickten Schuhe eine große Rolle. Delhi ist seit langer Zeit wegen dieses Schuhgewerbes berühmt. Das beste Paar europäischer Schuhe würde bei der Hochzeitsfeierlichkeit dem billigsten gestickten Schuh nicht vorgezogen werden; denn Mohammedaner und Hindus halten die in Delhi hergestellten gestickten Schuhe für eleganter und reiner. Solange in Indien soziale Gewohnheiten und religiöse Ueberzeugungen der oben erwähnten Art bestehen, werden die einheimischen Gewerbe, von denen wir sprachen, und einige andere kleine weiterbestehen. Die Hauptgewerbe von Delhi und Benares werden also nicht untergehen.

2d. Die Beziehungen zwischen Gewerben und Kasten.

In Indien wird jede Handels- und Gewerbetätigkeit in der Hauptsache von einer besonderen Kaste ausgeübt, die meistens von dem Erwerbszweig auch ihren Namen ableitet. Diese Kastenorganisation ist eine Einrichtung, die innerlich mit dem weltwirtschaftlichen Leben der Be-

völkerung fest verbunden ist. Die wirtschaftlichen und sozialen Kastenfunktionen waren lange untrennbar miteinander verbunden; die Ausübung des Gewerbes war ebensogut ihre Aufgabe wie die Oberaufsicht über die Lebensführung ihrer Angehörigen. Die wirtschaftliche Aufgabe der Kasten kann man mit der der Gilden vergleichen. Der Panchayat (Ausschuß von 5 gewählten Mitgliedern) jeder Kaste kontrolliert genau die Gewerbebeziehungen ihrer Mitglieder untereinander. Auch andererseits entscheidet er über verschiedene soziale und häusliche Fragen und legt den Widersetzlichen Bestrafungen auf. Der Panchayat versucht auch manchmal, die gewerblichen Methoden innerhalb der Kaste zu regeln. Beleidigungen und Zuwiderhandlungen gegen die Gemeinschaft, die darauf hinausgehen könnten, ihren gewerblich und in sozialer Beziehung zu schaden, werden feierlich verurteilt und bestraft.

Obwohl Aehnlichkeiten zwischen den indischen Kasten und den mittelalterlichen Gilden in Europa bestehen, ist der Unterschied doch der, daß in Europa die Zugehörigkeit zu einer Gilde nicht unbedingt erblich war. Daß jemand in der Kaste geboren sein mußte, um das Recht zu haben, hier Mitglied zu sein, ist eine Besonderheit der indischen Kaste; aber auch in Indien sehen wir Beispiele, daß Kasten untergehen und andererseits Kasten oder Unterkasten neu entstehen, daß Kasten oder auch ein Teil ihrer Angehörigen ihre ursprünglichen Berufe aufgeben und sich neuen zuwenden.

Die Gewerbe von Benares und Delhi bilden keine Ausnahme von den oben erwähnten Kasten- und Panchayatregeln. Grundsätzlich ist z. B. die Herstellung der Messing- und Kupferwaren wie auch ihr Vertrieb vollkommen in den Händen der Kaseras und Thateras, der traditionellen Messing- und Kupferarbeiter. In Wirklichkeit freilich kam eine gewisse Anzahl von Außenseitern aus anderen Kasten hinzu und eignete sich eine Beschäftigungsart an, die streng genommen nicht die ihre war. Aehnlich geschah es in fast allen Kasten, die ausschließlich der Handarbeit gewidmet waren. Wenn wir einen Blick in die Listen der Kasten werfen, die im Messinggewerbe beschäftigt sind, so stellen wir fest, daß fast alle Kasten heute vertreten sind*). Die Goldschmiede sowohl, als auch Grobschmiede und einige ausschließlich dem Landbau gewidmete Kasten beschäftigen sich heute

*) s. G. R. Dampier, a. a. O, S. 9.

auch mit der Herstellung von Messing- und Kupferwaren. Unter die Arbeiter aus fremden Kasten können außerdem noch solche gerechnet werden, die sich, wie es nicht selten vorkommt, freiwillig über die Kastenregel hinwegsetzen, weil ihr neubegonnenes Geschäft lohnender ist, oder solche, die durch den heute auf ihnen lastenden Druck ohne Rücksicht auf die Kaste sich gezwungenerweise dem Gewerbezweig widmen, der ihnen den täglichen Lebensunterhalt gewährt*).

Immerhin wird bis auf den heutigen Tag in den beiden Städten der Hauptteil der Messing- und Kupferwaren von zwei Kasten ausgeführt: Kaseras und Thatheras. Der Name Kasera ist abgeleitet von Kansa und bedeutet jene Mischung von Metall, aus welcher besonders Frauenschmuck hergestellt wird. „Thathera" kommt her von Tashta-Kara und bedeutet Polierer.

Die Seidenweber sind meistens Mohammedaner, aber auch Kumbis, Ahirs, Koris, Brahmans, Rajputs und andere, die die Arbeit erlernt haben. Die untere Klasse der Hindus ist gewöhnlich davon ausgeschlossen. Die Drahtarbeiter werden mit einigen Ausnahmen von den oben erwähnten Hindukasten (Kaseras und Thatheras) gestellt. In diesem Gewerbe finden wir auch, daß, obwohl organisierte Gilden mit klar festgelegten Statuten unbekannt sind, die „Biradari" oder Kastengemeinschaft in gewissem Umfange die Zucht innerhalb des Berufs aufrecht erhält. Die dazu erforderlichen Maßnahmen werden von den Mitgliedern als bindend anerkannt.

Aus folgender Uebersicht erhellen deutlich die Beziehungen zwischen den Kasten und den Gewerben in den Vereinigten Provinzen**).

---

*) Dampier hat in seiner Monographie über das Messinggewerbe die Namen von nicht weniger als 37 Kasten angegeben, die an dem Messing- und Kupfergewerbe Anteil nehmen.

**) Census of India 1911 (Vereinigte Provinzen). Die Uebersicht zeigt im Vergleich zu der von 1921 keine bemerkenswerte Umwandlung. In dem Bericht von 1921 wurde sie nicht so genau angegeben, wie 1911. Obwohl diese Zahlen von den ganzen Vereinigten Provinzen sind, gelten sie auch in Benares und Delhi. Im Kastenwesen gibt es keinen Unterschied zwischen Städten und Provinz.

Gewerbezweig	In Frage kommende Kaste.	Prozentsatz der Kastenangehörigen, die sich ihrem Kastenberuf widmen.
Goldschmiede	Sonar	87
Landwirtschaft	Bhar, Bhuihar, Kori usw.	84
Wäscher	Dhobi	71
Barbiere	Nai	70
Getreideröster	Bharbhunja	70
Konditoren	Halwai	69
Tischler	Barhi	60
Oelschläger	Teli	60
Töpfer	Kumhar	59
Straßenreiniger	Bhangi	51
Weber	Julaha	53
Grobschmiede	Lohar	49
Gärtner	Mali, Khatik	22
Schreiber	Kayastha	34

Die obige Tabelle zeigt, bis zu welchem Grad jede besondere Kaste ihrer althergebrachten Beschäftigung nachgeht. In der Mehrzahl der Fälle ist sie eine von den Vätern auf die Söhne vererbte Beschäftigung. Das Ausmaß, in welchem man der alt-überkommenen Beschäftigung nachgeht, hängt von mehreren Momenten ab: Zum ersten ist es abhängig von dem Umfang der Arbeit, mit der die Kaste ihre Mitglieder versorgen kann. Wenn sie nicht für alle ausreicht, so müssen sich manche früher oder später sonstwo nach Arbeit umschauen. Dieser Umstand kennzeichnet die Lage der Kayasthas oder Schreiber. die keinesfalls so viel gesucht werden als vorhanden sind. Oelschlagen ist ein Erwerbszweig, der infolge des Erscheinens des Kerosinoels auf dem Markte sehr gelitten hat, so daß der Oelschläger oft zu einem kleinen Nebenerwerb seine Zuflucht nehmen muß.

Zweitens muß man die Anziehungskraft berücksichtigen, die eine Beschäftigung für andere Klassen besitzt, und die sie infolgedessen in eine andere Richtung hineintreibt, als die früher eingeschlagene. Das zeigt schon das Beispiel der Messinghandwerker. Mit der Ausdehnung des Unterrichtes mußten die Kayasthas als Schreiber den Büroangestellten aus anderen Kasten Platz machen.

Drittens haben manche Beschäftigungen ihre Anziehungskraft wegen des europäischen Wettbewerbs verloren, z. B. die Weberei. Vielfach haben Personen, die irgendeine niedrig eingeschätzte Arbeit ausübten, wie Straßenfeger, oder solche, die von der Willkür anderer abhängig

waren, wie Hausangestellte, sich dem höher bewerteten Landbau gewidmet. Infolgedessen finden wir in der Landwirtschaft Vertreter fast aller Kasten beschäftigt.

Wir sehen also, daß alle Gewerbezweige nach altem Brauch mit einer bestimmten Kaste verknüpft sind, daß aber der Kampf ums Dasein diese Einschränkungen täglich durchbricht.

2e Die soziale Verteilung der Bevölkerung auf verschiedene Stadtteile.

Benares.

Wie in den mittelalterlichen Städten Europas, so schließen sich auch in den indischen Städten Angehörige gleicher Berufe in bestimmten Wohngebieten zusammen. Die Ursache hierfür wird eine besondere Eignung des betreffenden Geländes für einen bestimmten Beruf sein. Dadurch gewinnen manche Stadtteile ihren besonderen Charakter.

Der Teil der Stadt, der begrenzt wird von der Harischchandra Straße im Süden, der Assi-Ufer-Straße im Westen, der Dasaswamedh-Road im Norden und dem Ganges im Osten, (Bengali Tola) wird hauptsächlich von Leuten bewohnt, die der Mittelklasse (z. B. der Beamtenschaft) angehören. Auch in Bezug auf Sprache und Herkunft der Bewohner hat dieser Stadtteil seine Besonderheit. Die Bewohner stammen aus Bengalen, worauf auch der Name des Stadtteils hinweist.

Nördlich des Bengali Tola, begrenzt vom Ganges im Osten, von Godolia und Chawk im Westen und einer Reihe von Gassen zwischen Chawk und Manikarnika im Norden, liegt der Stadtteil „Pundamuhal", den hauptsächlich Priester bewohnen, weil hier die bedeutendsten Tempel liegen. Die Priester besitzen hier größere Gebäude, in denen sie zahlreichen Pilgern Unterkunft gewähren, woraus sie einen Teil ihres Einkommens ziehen.

Auf der anderen Seite des Chawk liegt die Straße der Messing- und Kupferschmiede (Thatherigali). In dieser Straße führen ca. 90 % der Läden (etwa insges. 150 Läden) Kupfer- und Messingwaren. Die Inhaber der Läden sind gleichzeitig Hersteller und Händler.

Der nördliche Teil der Stadt jenseits der Eisenbahnlinie ist das Cantonment und das Beamtenviertel. Hier sind die Gebäude nach europäischer Art gebaut, und hier wohnen Beamtenschaft und Militär.

Der Stadtteil zwischen der Hindu-Universität (im äußersten Süden) und der Harishchandra Road im Norden ist als das Viertel hervorzuheben, in dem der größte Teil der Seidenweber wohnt und arbeitet.

Auch für die Schuster können wir ein charakteristisches Gebiet im Nordwesten der Altstadt finden, die Umgebung der Telia-Bagh-Road, in der selbst und in deren Seitengassen fast ausschließlich Schuster ihre Werkstätten und Läden haben.

Im Südwesten davon, nördlich von Aurangabad liegt das Stadtgebiet, das für die Hersteller von Stoffdruckklötzen aus Holz bezeichnend ist.

In den übrigen Straßen und Stadtteilen wohnen die Angehörigen der verschiedensten sozialen Gruppen neben- und übereinander.

Delhi.

Auch in Delhi sind für die Verteilung der Bevölkerung auf die Stadt teilweise soziale Momente ausschlaggebend gewesen.

Die Hauptstraße der Stadt ist die Chandni Chawk, die vom Fort zum Lahore-Tor führt. In der Mitte dieser Straße liegt das Rathaus. Von hier zur Ostindischen Eisenbahnlinie im Norden und der Great-Indian-Peninsuela-Railway im Westen liegt das Gebiet, wo die Marwaris die ursprünglich aus Marwar, ein Teil des Rajputana, kommen und Agrawalas wohnen. Die Marwarigemeinschaft hat fast das Monopol im Baumwollgroßhandel. Die meisten der Agrawalas sind Bankiers.

Nördlich der Eisenbahn liegen die „Civil-lines“ oder das Beamtenviertel. Hier läßt das Aeußere der Häuser nicht nur darauf schließen, daß ihre Bewohner meistens Europäer sind, sondern auch darauf, daß sie ziemlich wohlhabend sind. Zumeist sind es hohe Beamte und Großpensionäre.

Im Westen dieses Vornehmenviertels liegt der Gemüsemarkt (Sabzi Mandi). Hier wohnen im allgemeinen Getreide- und Lebensmittelhändler.

In den engen Gassen des Gebietes zwischen Chandni Chawk im Norden, Jama Masjid im Süden und Billimaran-Road im Westen leben Handwerker der verschiedensten Gewerbe.

In den Nebengassen seitwärts der Maliwara-Straße wohnen in der Hauptsache die Schreiner und Schmiede.

Zwischen Egerton-Road und Lalkua-Road liegt der Bezirk der Hersteller gestickter Schuhe und der Silberschmiede.

c3. Die Industrie.

a. Die Entwicklung und der heutige Stand der Industrie.

Indien als Ganzes hat manche günstige Voraussetzung für die Entwicklung seiner Industrie. Es ist reich an Pflanzen, Tieren und mineralischen Rohprodukten. Es hat auch billige und zahlreiche Arbeitskräfte und einen ausgedehnten Markt. Und doch finden wir, im Gegensatz zu Europa, hier nur einige Riesenbetriebe und große Fabriken, die die Produktion nach modernen Richtlinien in den Städten betreiben. Und auch diese Großbetriebe sind ganz jungen Datums. Ein ausgesprochenes Industrieleben hat sich in den großen indischen Handelszentren bis heute noch nicht entwickelt. Denn erstens leidet die Industrie unter ausländischem Wettbewerb, und zweitens haben die Industriellen eine veraltete Geschäftsmethode. Sie haben immer noch nicht gelernt, daß Reklame unbedingt notwendig ist, um ihre Waren abzusetzen. Dies sind die Hauptgründe, warum die Entwicklung zu wünschen übrig läßt. Im Hinblick auf die Städte können sich Benares und Delhi wegen ungünstiger Frachttarife nicht so gut entwickeln wie beispielsweise die Hafenstädte Bombay und Kalkutta.

Aber wenn Japan in der Lage ist, Baumwolle aus abgelegenen Ländern wie Indien einzuführen, sie zu verarbeiten und wieder auszuführen, trotzdem doppelte Transportkosten entstehen, so müßte es für Indien ebensogut möglich sein, sie im eigenen Lande mit mindestens gleichem Gewinn zu verarbeiten und zu konsumieren. Dadurch würde die außergewöhnlich große Summe für importierte Baumwollwaren von jährlich mehr als 900 000 000 Mark gespart*). Von diesem Gedanken gingen die indischen Unternehmer aus, als sie neuzeitliche industrielle Anlagen errichteten. Sie lenkten ihre Aufmerksamkeit hauptsächlich auf die Baumwollindustrie. So finden wir, daß die größte Zahl der Unternehmer, nämlich 1940 oder 37 Prozent der Gesamtsumme, sich nur mit Baumwollentkernen und -pressen beschäftigen (ohne Spinnen und Weben). Die Spinnereien und Webereien beschäftigten 1928-29 die größte Zahl von Arbeitskräften (mehr als 475 590) täglich**).

*) Indian industrial commission 1916-17. Evidences Nr. 3, wo die Entstehung der Baumwollfabriken behandelt wird.

**) Statistical Abstract for British India 1931.

Durch die Lage Delhis an einem ausgebauten verschiedenen Eisenbahnnetz ist seine Bedeutung in letzter Zeit stark gewachsen. Da Delhi für die Heranschaffung von Rohmaterialien und die Verteilung seiner Erzeugnisse eine günstige Lage hat, sind seit etwa 1900 – von diesem Zeitpunkt ab wurde es möglich, die Eisenbahnstrecken weiter auszubauen — verschiedene Fabriken hier gegründet worden. Es werden dafür meistens europäische Maschinen, besonders aus England bezogen. Baumwolle erhalten sie aus Berar, Cawnpur und den westlichen Teilen der Vereinigten Provinzen, Kohle dagegen aus Behar und Orisse, aus Bengalen und z. T. aus Pundjab und den Zentralprovinzen. Schon im Jahre 1904 beschäftigten die Cloth & General mills 624 Arbeitskräfte, „Hanuman and Mahadeo“ Spinnereien und Webereien 895, die Kishan-Baumwollspinnerei 575 und die Jumna-Baumwollspinnerei 388. Gleichzeitig bestanden drei Entkernungsfabriken, die 305 Personen zusammen beschäftigten*). Diese Fabrikbetriebe haben seither Fortschritte gemacht. Bis heute sind noch einige andere Fabriken dazu eröffnet worden. Die Entwicklung der Baumwollindustrie geht aus folgenden Ziffern hervor:

Garn von Nr. 1 -40, meistens jedoch in den Nummern 15—20 in Mengen von 000 engl. lbs:

1919/20	1920/21	1921/22	1922/23	1923/24	1924/25	1925/26
3287	3937	2960	3804	5189	6449	8060
1926/27	1927/28	1928/29				
1310	12107	14319				

Gewebte Waren, insbesondere Dhutis (Beinbekleidung der Männer) Weißwaren, Drillich und Chadars (eine Art Schal), wurden hergestellt in 1000 engl. lbs:

1919,20	1920/21	1921/22	1922/23	1923/24	1024,25	1925/26
865	1156	1189	2726	3614	4876	6541
1926/27	1927/28	1928/29				
8312	10205	12165				

Delhis Erzeugnisse werden in den naheliegenden Provinzen abgesetzt. Da die vorwiegend indischen Fabrikbesitzer in Delhi gleichfalls Fabriken ihres Geschäftszweiges in Bombay und Ahmedabad haben, so besteht eine Konkurrenz nur in ganz geringem Maße.

*) Imperial Gazetter of India, Punjab, S. 599.

Im Jahre 1928 beschäftigten die oben erwähnten Cloth and General mills 2 887 Personen, die neu hinzugekommenen Birla Cotton Spinning and Weaving mills 1176 und die „Khalsa“ 612 Personen*).

In den vier Baumwollgroßbetrieben waren im Jahre 1928 insgesamt 2570 Webstühle in Tätigkeit, die eine Baumwollmenge von 18 480 Candis pro Jahr verarbeiteten**). Ihr Kapital betrug 2375 000 Rupien, und die Durchschnittszahl der täglich beschäftigten Arbeiter betrug 4418. Die Arbeiterzahl stieg bis 1931 auf 7000 Personen. ***) Es bestanden 1928 in Delhi auch kleinere Fabriken und Betriebe, z. B. eine Tischlerei, die 229 Arbeiter beschäftigte, 12 kleinere Gießereien mit insgesamt 357 Beschäftigten, die Nahrungsmittelindustrie einschließlich der Zuckerrohrverarbeitung, der Mahlmühlen und Zwiebackfabriken mit 409 Arbeitern, 11 Druckereien mit 346 und Chemische Betriebe einschließlich Oelmühle mit 88 Personen Beschäftigten. In allen Fabriken (nämlich 57), einschließlich der Baumwollfabriken (mit 7000 Arbeitern) sind heute 10 443 Personen beschäftigt.

Benares besitzt nur eine große Fabrik, eine Baumwollspinnerei und -weberei, die gleichzeitig auch Seide verarbeitet. Diese beschäftigte im Jahre 1928 912 Arbeitskräfte und verarbeitete 1757 Candis-Baumwolle. Von den kleineren Betrieben nehmen die Druckereien eine wichtige Stelle ein, deren größte die Tara Printing works ist, die mit Hindi, Bengali und englischen Typen zu drucken vermag. Insgesamt beschäftigen die 33 vorhandenen Druckereien 200 Arbeiter. Ferner sind noch zu erwähnen eine kleinere 1906 gegründete Eisfabrik, in der 1923 30 Personen arbeiteten und 32 kleinere Mühlenbetriebe, die Maschinen mit 6—30 Pferdekräften besitzen.

Obwohl für die Errichtung von Fabriken in Delhi die oben erwähnten günstigen Vorbedingungen herrschen, blüht die Industrie nicht in dem Maße, wie man erwarten könnte. Der Hauptgrund hierfür ist darin zu suchen, daß sie unter dem Wettbewerb Englands und Japans zu leiden haben, deren industrielle Entwicklung weiter

*) Vereinigung der Fabrikbesitzer v. Bombay, Bericht v. 31. August 1928 2. Teil.

**) 1 Candi hat 785 engl. Pfund.

***) Statistischer Auszug für Britisch-Indien S. 681 fg. Von dieser Zahl der Arbeiter sind 9 990 Männer, 190 Frauen und 263 Kinder (zwischen 12 und 15 Jahren).

fortgeschritten ist und die deshalb billiger produzieren können.

Eine weitere Ursache hierfür sind die schon erwähnte mangelhafte Methode der Reklame und das Fehlen günstiger staatlicher oder privater Kriditanstalten. *) Es sind bis jetzt noch keine bemerkenswerten Schritte unternommen worden, um die Leistungsfähigkeit und Entwicklung der Fabriken zu begünstigen. Aus den Aussagen der Zeugen, die vor den industrial commissions gemacht wurden, geht ganz klar hervor, daß die Industrieen unter den gegenwärtigen Umständen nicht zur Blüte gelangen können, wenn die Regierung nicht die notwendige Hilfe in der Art von Kreditbeschaffung und bedeutenderen Schutzzollen zu ihrer Entwicklung gewährt.

Auch die Eisenbahnen (die im Abschnitt über Verkehr und über Handel besonders behandelt werden) fördern weder diese noch die angeführten kleineren Industrien, wie es erwartet werden könnte. Die Eisenbahntarife sind hoch und deshalb vom Standpunkt der Industrien aus unrentabel. Einer der schwersten Vorwürfe, den die Industriellen der Eisenbahnverwaltung machen ist der, daß die Preise so gehalten sind, daß der Verkehr nach den Hafenstädten gesteigert wird, dagegen der Binnenverkehr darunter zu leiden hat. Damit soll nur der Export von Rohmaterial und der Import von Fertigwaren gesteigert werden. Professor Kale schreibt hierzu: eine Tonne Baumwolle wird von Indien nach Europa für 10 bis 15 Rupien Fracht transportiert, wogegen die Transportspesen für dieselbe Menge in Indien auf der Eisenbahn für den fünften Teil dieser Entfernung höher sein könne. Das macht natürlich der indischen Industrie sehr viel aus und läßt sie kaum gegen die fremde Konkurrenz aufkommen**).

Die Eisenbahngesellschaften verlangen so hohe Frachten für Zwieback, daß die Niederlassung, die die Delhi-Zwiebackgesellschaft in Bombay unterhielt, geschlossen werden mußte, weil der Zwieback infolge der Frachthöhe mit dem eingeführten nicht mehr konkurrieren konnte***). Die Sache wird noch deutlicher an dem Beispiel der Vermahlungsindustrie. Für diese Industrie muß Delhi eine beträchtliche Menge von Weizen von den verschiedenen Märkten des Punjab einführen, und die Eisenbahnfrach-

*) Ausführlich darüber im Kapitel Kreditwesen, Seite 65—68.

**) Vergl. Fescal Comission Report S. 127, 1922 und Prof. Kale, Indian Economics Bd. 1, Seite 346 fg. 1927.

***) M. M. Malaviya, Aussage vor der Commission.

ten für die Beförderung dieses Weizens nach Delhi sind so groß, daß sie eine gewinnbringende Vermahlung ausschließen. Es müßten also die Eisenbahnfrachten herabgesetzt werden, um die aufkommenden Industrien zu fördern. Heutzutage ist die Lage so, daß es leichter ist, Weizen oder Baumwolle zum Export nach den Häfen zu schaffen, als ihn von den Baumwoll- oder Weizengebieten nach den Zentren der Verarbeitung zu befördern.

Infolge der erwähnten Schwierigkeiten gibt es heute nur noch wenig Unternehmungslust. Man zögert, neue Betriebe aufzumachen. Infolgedessen gibt es eine Anzahl Industriezweige, die vollständig verödet sind. Die Kandla und Gota-Industrie von Delhi, die sich mit der Herstellung von Gold- und Silberfäden befaßt, hat außerordentlich unter der Konkurrenz der billigen deutschen und französischen Lametta (Flittergold) gelitten. Der Bedarf an dieser Ware in Indien ist aber so groß, daß die einheimische Industrie noch teilweise Aufträge erhält. Die Einfuhr deckt jedoch den größten Teil der Nachfrage. Wenn hier die Regierung einige Hilfe böte, sei es durch irgendeine Art von geldlicher Unterstützung oder durch Druck auf die technischen Schulen, mit praktischer Anweisung, der Industrie beizustehen, um diese Betriebe zur Herstellung von Flittergold, mit modernen Maschinen und auf breiter Grundlage aufgebaut, zu einem neuen Aufschwung zu bringen, würden auch die handwerklichen Betriebe, die in diesem Teile des Landes mit dieser Industrie verbunden sind, wieder zu neuer Blüte kommen.

3b. Der Einfluß der Industrie auf die Bevölkerungsbewegung.

Dieselbe Erscheinung, die sich im 19. Jahrhundert in den europäischen Ländern nach Einführung der Maschinen bemerkbar machte, wiederholt sich in Indien in gemäßigter Form. Mit dem Anwachsen der maschinellen Industrie werden die Arbeiter in die Städte hereingezogen.

Obwohl Delhi als Fabrikstadt weit hinter Städten wie Bombay, Calcutta oder Jamshedpur zurücksteht, so tritt in dieser Beziehung sein Fortschritt doch auch langsam in Erscheinung. Die Langsamkeit der Industrialisierung hat das schnelle Anwachsen eines von der Scholle losgelösten Proletariats in dieser Stadt verhindert. Die Lage ist hier ganz verschieden von der der europäischen Industriestädte. Im Gegensatz zum europäischen Arbeiter der Industriegebiete (etwa des Rheinisch-Westfälischen) aber ähnlich wie in europäischen Industriegebieten, deren Arbeiter aus ländlichen Bezirken täglich zu ihnen fah-

ren, wie in Württemberg, ist hier der Fabrikarbeiter gleichzeitig Kleinbauer. Die Fabrik ist ihm noch nicht ganz zur ausschließlichen Erwerbsquelle geworden, und die Stadt ist nicht sein Heim.

In den europäischen Industriestädten bilden die Arbeiter den Hauptteil der Bevölkerung; in Delhi ist das nicht so. Das Stadtleben übt keine Anziehung auf die Arbeiter aus; sie sträuben sich gegen den Gedanken, in den zusammengedrängten, schmutzigen und teueren Stadthäusern Miete zu bezahlen. Infolgedessen kehrt der Arbeiter gewöhnlich, sobald er kann, aufs Land zurück, um dort solange zu bleiben, wie es möglich ist.

Aus dieser Tatsache erklärt es sich auch, daß die städtische Industriebevölkerung in einem ununterbrochenen Wechsel begriffen ist. Die Arbeiter sind ferner keine gelernten Arbeiter und unterscheiden sich weitgehend von den europäischen Arbeitern, die dadurch einen hohen Grad von Geschicklichkeit erworben haben, daß sie beständig eine bestimmte Maschine zu bedienen haben. Oft strebt auch der europäische Arbeiter danach, in der industriellen Welt aufzusteigen, um seine Lage zu verbessern, und aus diesem Grund bildet er sich in Abendkursen u. a. weiter aus. In Delhi sowohl als auch in ganz Indien ist dazu keine Gelegenheit. Wir finden deshalb hier eine zahlreiche und schnell anwachsende Menge ungelernter Arbeiter.

Gewöhnlich rekrutieren sich die indischen Fabrikarbeiter aus der untersten Gesellschaftsklasse*). In vielen Fällen werden sie in die industrielle Stadt getrieben, weil infolge schlechter Ernten schwere Schulden auf ihnen lasten und sie gezwungen sind, das Einkommen der Familie dadurch zu vergrößern, daß sie sonstwo Arbeit suchen. Gleichzeitig gibt es auch viele Kleinbauern, die in der stillen Zeit Beschäftigung als Gelegenheitsarbeiter suchen. Auch die infolge des Ausbleibens der Monsune verursachten schlechten Ernten und Hungersnöte gehören zu den Ursachen, die das Land zeitweise entvölkern und die Zahl der Stadtbevölkerung vergrößern. „Ohne genügende Verdienstmöglichkeit stehen in den häufig auftretenden Zeiten der Not Millionen vor dem Hunger. Die bitterste Armut treibt den Arbeiter vom Land in die immerhin etwas bessere, wenn auch kärgliche Lebensweise der gefürchteten Fabriken**).

Diese bäuerlichen Einwanderer kennen nur das Streben, genug zu verdienen, um in der Lage zu sein, zum

*) Pillai, Economic conditions in India.

**) Sherwood Eddy: The New World of labour.

Heimatdorf zurückzukehren. Während ihres Stadtaufenthaltes leben ihre Frauen und die anderen Familienangehörigen im Heimatdorfe, wohin die Arbeiter regelmäßig einen Teil ihres Lohnes schicken. Der Umfang dieser Wanderungen ist durch die Größe der Nachfrage nach Arbeitern seitens der Fabriken beschränkt. In Delhi sind, wie schon erwähnt, insgesamt über 10 000 Arbeiter beschäftigt, die fast ohne Ausnahme in der Stadt keine bleibende Stätte haben.

Benares kann kaum eine Industriestadt genannt werden. Daher strömen auch nicht soviel Arbeiter dorthin wie nach Delhi. Der Zustrom nach Benares wird verursacht durch die Pilger, die hierher wallfahren, oder die Sanjasi (Wanderpriester), die von einem Wallfahrtsort zum andern ziehen, oder durch die Hausangestellten, die öfter wechseln.

3c. Der Einfluß der Industriestandorte auf das Stadtbild.

Die Lage der hauptsächlichen Industrien ist durch den Lauf der Flüsse und Kanäle (in Benares: Ganges und in Delhi: Jumna und Jumnakanal) als auch durch die Eisenbahnen mit der Möglichkeit des direkten Anschlusses an den Fernverkehr beeinflußt.

Da die innere Stadt reichlich dicht besiedelt war, mußten die ja erst aus neuerer Zeit stammenden Industrien außerhalb des Stadtgebietes oder an dessen Rande liegen, und zwar in Benares im Nordosten und Nordwesten, in Delhi im Osten und Westen der Stadt. Deshalb und auch infolge ihrer geringen Zahl beeinflussen die Industriegebäude mit ihren ragenden Schloten und ihrer „sachlichen" Bauweise das Stadtbild der beiden Städte überhaupt nicht.

c4. Der Handel.

a. Geschichtliche Entwicklung des Handels.

Von sehr früher Zeit an hat die Ansammlung und die darauf folgende Verteilung von Waren im indischen Handel einen hohen Grad der Entwicklung erreicht. Der Gebrauch einheimischen Kredits durch Hundis oder Wechsel, die von einem Bankier oder Kaufmann auf einen anderen gezogen werden, war schon lange gut organisiert, und ermöglichte es, das Geld mit Leichtigkeit von einem Konto auf ein anderes über ganz Indien zu überweisen. „Die großen Handelshäuser handelten natürlich nicht nur mit Geld, sondern auch mit Waren; es gab

z. B. in Benares und Mirzapur Kaufleute, die Waren einkauften und sie über ein weites Gebiet verteilten*).

Wie wir beim Handwerk sahen, so stand auch die Entwicklung des Handels in enger Beziehung zur Geschichte der Kasten. Auch der Handel war in seinen verschiedenen Zweigen auf bestimmte Kasten beschränkt, die ihn weiter vererbten.

Größere Bedeutung erreichte der Handel in der Zeit der mohammedanischen Herrschaft, als durch Ausbau der Verkehrswege und Verbesserung der Verkehrsmittel größere Möglichkeiten erschlossen wurden. Die Entwicklung des Handels geht mit der Entwicklung des Verkehrswesens, dessen Geschichte in einem späteren Kapitel zur Behandlung kommt, Hand in Hand.

Die Bedeutung von Benares für den Handel hat ihren Grund in der günstigen Verkehrslage am Ganges, der seit den frühesten Zeiten ein bedeutender Verkehrsweg des indischen Handels im Norden gewesen ist. Es war ein großes Verteilungszentrum der hindostanischen Ebene. Der Glaube war nicht das einzige Motiv, das die Fremden in die große Metropole lockte. Der Handel zog ebenso viele Besucher an wie die Religion. Dem ganzen Ufer (Ghats) dieser Verkehrsader entlang lagen große, mit reicher Handelsware beladene Schiffe. In den Bazaren wurden Musselinstoffe aus Bengalen, Waffen aus Oudh, Juwelen aus Golkunda und Kashmirschals zum Verkauf geboten**).

Die Verkehrslage Delhis vor der Entstehung der Eisenbahnen war für den Handel Nordindiens ebenso günstig, wie die von Benares. Auch war es als Durchgangsverkehrspunkt für den Handel zu Land mit Persien, Afghanistan, Aegypten, der Türkei usw. von Bedeutung. Auch seine Bedeutung als Hauptstadt durch Jahrhunderte hindurch war von allergrößtem Einfluß auf sein kaufmännisches Leben. So finden wir schon in Khulasatu-t-Tawarikh (1695 nach Chr.) folgende Bemerkung, die recht stark das Handelsleben Delhis hervorhebt: In diesem Bazar (Delhi), wo alle kostbaren und seltenen Dinge aller Länder, Häfen und Städte zu haben sind, werden an einem Platz die Rubine von Badakshan, leuchtende Saphyre, funkelnde Perlen, Korallen und andere Edelsteine von See und Bergwerk verkauft; an anderen Stellen gibt es verschiedene Sorten Kleidungen, Waren, Waffen, Nahrungsmittel und Geträn-

*) Morrison: Economic transition in India S. 167-68.

**) P. Seshadri: Benares S. 6.

ke, Parfüme und andere Artikel, die von den Menschen begehrt werden. Wieder an einem anderen Platz finden wir viele Sorten getrockneter und frischer Früchte aus allen Ländern. Wo anders gibt es berühmte Elefanten, schnellfüßige Pferde und Kamele und andere Tiere in großer Zahl. Jeden Tag ist das Gewühl von Käufern und Verkäufern aller Waren so groß, daß es jeder Beschreibung oder Berechnung spottet; es ist so groß, daß man hier an einem Tag alle Sachen bekommen kann, die für ein ganzes Königreich notwendig sind; die notwendige Ausrüstung für Tausende von Soldaten können in einer Stunde ohne Zeitverlust für ihre Herstellung erlangt werden."

Eisenbahn und Schiffahrt brachten einige neue Handelszentren zum Entstehen und erhöhten die Bedeutung von einigen alten. Für letztere gibt Delhi das beste Beispiel. Es ist zum Knotenpunkt von neun Eisenbahnlinien geworden und ein wichtiges Handelszentrum für den Punjab und die westlichen Teile der Vereinigten Provinzen, besonders für Baumwoll-, Seiden- und Wollwaren. Einer der Hauptgründe, warum Delhi ein großes Handelszentrum wurde, ist, daß seine Lage zu den drei Haupthäfen Indiens gleich günstig ist. Es liegt 906 englische Meilen von Kalkutta, 862 Meilen von Bombay, und 905 Meilen von Karachi entfernt. Infolgedessen ist es ein geeigneter Sammelpunkt für inländische und ausländische Waren und ihre Weiterleitung.

Die Umwandlungen der Neuzeit haben **Benares** nicht in der gleichen Weise beeinflußt wie Delhi. Benares ist zwar auch mit zwei sehr bedeutenden Bahnen in das moderne Verkehrsnetz einbezogen. (s. Abschnitt Verkehrslage). Diese haben aber nur den alten Charakter der Stadt verstärkt. Jetzt kommen die Pilgerzüge nicht nur zu Fuß und in Booten und Wagen, sondern auch mit der Bahn, und manchem reichen und vielbeschäftigten Hindu ist es nun mehr möglich, ohne viel Zeitaufwand rasch an der Quelle des Heils zu trinken; nur in diesem Sinne hat sich Benares zum großen Teile geschäftlich auf die neue Zeit eingestellt.

4b. Der heutige Handel.

1. Der Großhandel und sein Einfluß auf das Stadtbild.

Seit die Eisenbahnen Delhi mit anderen Teilen des Landes, besonders mit den drei Haupthäfen Indiens verbinden, etwa seit Anfang der 60er Jahre, ist sein Handel sprungweise gewachsen*). Besondere Statistiken, auf

*) Vgl. Schönewaldt, Wettbewerbslage der indischen Häfen (Probleme der Weltwirtschaft) Jena 1929.

Grund deren wir die graduelle Entwicklung des Handels durch die Eisenbahnen veranschaulichen könnten, sind nicht vorhanden.

Waren sowohl von den Häfen als auch aus dem Inland sammeln sich in Delhi, um wieder verteilt zu werden. Nur ein kleiner Teil entfällt auf den Konsum der Stadt selbst.

Die Art des hier zentralisierten Handels in Verbindung mit den für ihn wichtigen Eisenbahnen erhellt aus den folgenden Erörterungen.

Obgleich schon im Jahre 1859 von der Regierung Verträge mit der Sind-, Punjab- and Delhi-Railway Co. (jetzt in die North-Western-Railway einbezogen) geschlossen, und obgleich innerhalb einiger Jahre die Bauarbeiten beendet waren (1872), zeigte der Handel Delhis keine bemerkbare Entwicklung, die auf diesen Bahnbau, der in der Hauptsache für strategische Zwecke gedacht war, zurückzuführen gewesen wäre. Aber im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts wurde diese Eisenbahnlinie nach Fertigstellung des Chenab- und Jhelum-Kanals im Punjab und des Ganges-Kanals in den Vereinigten Provinzen eine der größten Getreidetransportlinien der Welt. Durch diese Eisenbahnlinie ist die Handelsbedeutung Delhis bedeutend gestiegen, *) weil das Getreide aus Ost-Punjab und den Vereinigten Provinzen zunächst in Delhi zusammenströmt, bevor es auf dieser Linie nach Karachi zum Export kommt.

Von den übrigen Eisenbahnen wurden die wichtigen Verbindungen nach Bombay und Calcutta 1885, bzw. 1887 fertiggestellt.

Wenn wir die Handelsbedeutung der einzelnen Eisenbahnen festzustellen suchen, so finden wir, daß diese auf der Exportseite Delhi zu einem Zentrum für folgende Haupthandelsgüter gemacht haben: Weizen, Reis und anderes Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Baumwolle und Häute.

Nur eine kleine Menge der sich hier sammelnden Güter wird auf die benachbarten Provinzen verteilt; der größte Teil geht zum Transport in die Häfen.

Auf der Importseite haben die erwähnten Haupteisenbahnen Delhi zu einem Mittelpunkt für hauptsächlich folgende Einfuhrgüter gemacht: Baumwollfertigwaren, Metalle und Erz, Maschinen, Fahrzeuge, Kurzmetallwaren, Spirituosen, Papier, Chemikalien, Tabak,

*) Indian Yearbook 1928-30.

Glas, Farben, Seife, Schuhe, Spielsachen, Streichhölzer u. a. m.*).

Diese Waren werden von den oben erwähnten Eisenbahnen nach Delhi gebracht, von wo sie in die Nachbarprovinzen gelangen. Wir haben keine Statistik über den Umfang der Ein- und Ausfuhr Delhis, nur über den der ganzen nordindischen Eisenbahnlinien, die jedoch für unseren Zweck kein Bild ergeben.

In Delhi tritt der Großhandel geschlossen nur an zwei Stellen in die Erscheinung. Eine ist der Tuchmarkt in der Nähe der Chandni Chawk, eines Systems kleiner Gassen, das Zentrum für importierte Tuchstoffe, die hier im großen feilgeboten werden. Unzählige Ballen der verschiedensten Stoffe, farbig und weiß, die vor den Häusern und auf deren Veranden aufgestapelt sind, geben diesem Stadtteil ein eigenartiges Aussehen.

Ein anderes Großhandelszentrum ist Sabzi Mandi (Gemüsemarkt). In den Straßen und Gassen dieses Gebietes tritt der Getreidegroßhandel, ähnlich wie oben der Tuchmarkt, durch riesige Stapel gefüllter Säcke und das Gewimmel großer und kleiner Fuhrwerke, die diese befördern, in die Erscheinung.

Andere Großhandelsartikel haben keinen besonderen Zentralpunkt und beeinflussen deshalb auch das Stadtbild nicht. Benares ist kein Verteilungszentrum wie Delhi. Was in Benares eingeführt wird, ist hauptsächlich für den Konsum der Stadtbevölkerung bestimmt. Wie groß diese Einfuhr ist und auf welche Güter sie sich erstreckt, geht aus der folgenden Zusammenstellung hervor: *)

	1927	1928	1929	
Getreide	1 504 704	1 524 741	1 783 036	Mds.
Zucker	148 016	147 645	135 601	,,
Ghi (geschmolz. Butter)	40 958	34 905	32 917	,,
Brennstoff	938 918	978 799	931 243	,,
Baumaterialien	859 790	855 194	855 329	,,
Tabak	16 271	17 742	17 552	,,
Kleider	1 366 029	1 854 460	1 478 438	Rps.
Arzneien	453 208	421 620	379 930	,,
Metall- und Metallwaren	715 082	802 081	536 633	,,
Schlachtvieh hauptſ. Ziegen	76 635	97 840	99 727	Stück

Ueber die Größe der aus der Stadt wieder ausgeführten Waren sind keine Unterlagen vorhanden.

---

*) Indian Yearbook 1928-30.

Das Stadtbild von Benares wird nur von dem Getreidegroßhandel beeinflußt und zwar im Bischweswarganj, einem Gebiet, das für Benares ähnliche Bedeutung und ähnliches Gepräge hat wie Sabzi Mandi für Delhi.

2. Der Einzelhandel und sein Einfluß auf das Stadtbild.

Statistiken, die beim Handel Groß- und Kleinhandel unterscheiden, sind nicht vorhanden. Wir können deshalb keine genauen statistischen Zahlen in unseren Ausführungen verwerten.

Nach Geschäftszweigen geordnet, vereinigen die Lebensmittelgeschäfte (Reis, Hülsenfrüchte, Zucker, Gemüse, Obst usw.) und die Geschäfte für tägliche Bedarfsartikel mehr als die Hälfte aller Kleinhandelsbetriebe auf sich.

Der Mittelpunkt des Geschäftslebens in Benares ist die Chawk (wörtlich: Mittelpunkt). Um sie herum konzentriert sich der eigentliche Stadtkern, ein Gebiet von Straßen mit vielen Läden, dessen Grenzen durch die Harishandra Road im Süden, die Kashi Road im Norden, die Aurangabad Road im Westen und Kachaurigali und Thatherigali im Osten gegeben sind.

Südöstlich von diesem Gebiet liegt ein System von kleinen Gassen, in denen bedeutende Tempel stehen. In diesen kleinen Gassen führen die Läden fast ausschließlich solche Artikel, die die Pilger auf den ersten Blick anziehen sollen. Hier findet man z. B. Tücher für religiöse Zwecke, Spielsachen, Bilder, Skulpturen und andere Geschenkartikel und Andenken.

In den Bahnhofstraßen und Zubringerstraßen (s. Abschnitt Verkehr) Bhadaini, Kamacha, Chetganj, Maidagin usw. sind ebenfalls Geschäfte entstanden. Sie beherrschen jedoch das Straßenbild nicht in dem Maße, daß man von reinen Geschäftsstraßen sprechen könnte. Man kann sie allenfalls als Nebengeschäftsstraßen bezeichnen.

In den Straßen des Cantonments und Vornehmenviertels findet man nur zerstreut Geschäfte, die meistens dem täglichen Bedarf an Lebensmitteln dienen.

Auch in Delhi entfällt ein sehr großer Teil des Einzelhandels, auf den Handel mit Lebensmitteln und täglichen Bedarfsartikeln. Im Unterschied von Benares gibt es hier besondere Brotläden, während sonst die Läden und ihre Waren mit denen von Benares vergleichbar sind.

Hier ist der Geschäftsmittelpunkt die Chandni Chawk, um die der Stadtkern mit überwiegendem Geschäftscha-

rakter liegt. Seine Grenzen sind Peoples Park und Kotwali im Osten, Lahore Tor im Westen, die Eisenbahn im Norden und Lalkua Road, Billimaran Road und Maliwara im Süden.

Als Nebengeschäftsstraßen können wir nennen: Siharam Bazar, Chitliquabor Road und Esplanade Road und die Zubringerstraßen: Circular Road, Muttra Road und Hamilton Road.

Für die Straßen des Vornehmenviertels (Sadarbazar, Kishanganj, Paharganj) gilt das gleiche, wie für das entsprechende Viertel in Benares.

c5. Kreditverkehr.

Noch in heutiger Zeit, in der sich das Bankwesen so sehr umgestaltet hat, spielt der Shroff oder einheimische Bankier eine große Rolle in dem Kreditsystem der Städte. In Delhi sind diese Shroffs hauptsächlich Marwaris aus Marmor. In Benares versehen die Agarwales ebenfalls die Bankgeschäfte in ziemlich weitem Rahmen. Beide sind ziemlich günstig gestellt. Diese indischen Bankiers ziehen es bis auf den heutigen Tag vor, in altherkömmlicher Weise ihr Geld meistenteils in der Landwirtschaft anzulegen. Sie geben Personalkredit oder verlangen Verpfändung von Schmuckgegenständen. Da die Bankiers selbst über keinerlei technische Kenntnisse verfügen, die in den modernen Industrien gefordert werden, so scheuen sie davor zurück, in ihnen ihr Geld anzulegen.

Dieses einheimische indische Bankwesen ist also nicht auf der Basis der Aktiengesellschaft aufgebaut. Gewöhnlich gibt es auch verhältnismäßig wenig Kapital, das von Geldeinlagen herrührt. Die Haftung ist nur beschränkt, wenn auch einzelne Teilhaber mitunter bevollmächtigt sind, ziemlich selbständig walten zu können*). Der Hauptunterschied zwischen den Geschäften solch einer indischen Bankfirma oder eines „Shroffs" und jenen irgendeiner europäischen Privatbank besteht darin, daß die ersteren häufig Handels- und Geldgeschäfte miteinander verbinden, die letzteren sich dagegen auf Geldgeschäfte beschränken.

Die „Shroffs" kaufen und verkaufen Gold- und Silberbarren und Schmucksachen. Einige betreiben Geschäfte größeren Umfanges. Sie finanzieren den Handel im Inlande und befördern Geldsummen im Auftrage

*) Vergleiche C. V. Kale S. 656 und folg.

ihrer Kunden von einem Ort zum anderen; sie diskontieren die Hundis, d. h. Schecks und Wechsel für das Inland. Diese werden ihnen von Kleinproduzenten und Händlern überreicht. Oft verbinden die „Shroffs" Warenhandel mit Bankgeschäften. Da sie von einem Tag auf den anderen Zahlungen empfangen und zu leisten haben, bedeuten die Geschäfte mit Hundis für sie einen notwendigen und gewinnbringenden Teil ihres Unternehmens. Sie unterstützen Kleinhändler und Kleingewerbetreibende, die von den großen Banken nicht erfaßt werden können. Dieses rein einheimische Bankwesen bildet ein unentbehrliches Bindeglied zwischen dem indischen Geldmarkte und dem des Welthandels. Die Forderungen der Shroffs in bezug auf Sicherheit sind leichter zu erfüllen, als diejenigen der Großbanken europäischer Art. Letztere haben den Nachteil, daß sie den indischen Handel nicht in genügend enge Verbindung mit den Geschäften des Welthandels bringen, weil sie nur einigen Großkaufleuten Zahlungserleichterungen gewähren. So kommt es, daß die indischen Bankiers heutzutage unentbehrliche Mittelsmänner darstellen. Das Babington Smith Committee beschreibt die Arbeitsweise der einheimischen Banken mit den folgenden Worten: Die Leute, mit denen die Großbanken direkte Geschäftsbeziehungen pflegen, sind zum größten Teile große Shroffs von gutem Rufe in den Hauptstädten. Diese Leute arbeiten mit ihrem eigenen Kapital, und im allgemeinen kommen sie nur dann zu den Hauptbanken, wenn sie all ihr verfügbares Kapital zum Aufkauf der Hundis anderer und gewöhnlich kleinerer Shroffs verbraucht haben. Die Shroffs, deren Hundis oder Wechsel die größeren Shroffs aufgekauft haben, haben wahrscheinlich in ähnlicher Weise andere und noch kleinere Shroffs finanziert usw. bis sie endlich zu dem kleinsten von allen gelangen, nämlich dem Händler im Dorf oder dem Goldschmied. Es gibt auch viele einheimische Bankiers, die auf ganz moderne Weise arbeiten und alle Arten von Geschäften tätigen, mit der sich eine einfachere Aktienbank befaßt. Sie nehmen Depositen auf beide Arten, nämlich Kontokorrent und feste Anlagen auf, geben Sparkassenbücher und Schecks heraus und kassieren Schecks ein. Sie betreiben ihr ganzes Geschäft mit eigenem Kapital und nehmen nötigenfalls noch „Fonds" von anderen einheimischen Bankiers oder durch Aktienbanken auf. Der Hauptunterschied zwischen diesen Privatbanken und einer einfachen Aktienbank ist der, daß bei den ersteren die ganze Verwaltung in den Händen eines einzigen Besitzers oder einer Firma liegt und sie keine Bilanzen zu veröffentlichen brauchen, während die Aktienbank von

ihren Aktionären abhängig ist und ihre Bilanzen bekannt geben muß. Obwohl ein paar Privatbanken in beiden Städten existieren, haben wir jedoch keine Statistik über ihren Kundenkreis, ihre Geschäfte, ihre Ausdehnung usw. In Benares gibt es fünf solcher Banken, die ziemlich viel Umsatz haben. Wie in Europa, nehmen sie Ersparnisse gegen Verzinsung auf, geben Kredite und finanzieren die Bewegung der Güter innerhalb der eigenen Provinz und in den anderen Provinzen. In der Hauptsache sind sie Handelsbanken*).

Die Entwicklung des europäischen Bankwesens hat dem Geschäft dieser oben erwähnten Banken oder dem der Shroffs in keiner Weise Abbruch getan**). Die modernen europäischen Banken befassen sich meistens mit der Finanzierung von Export- und Importgeschäften und durch Vermittlung der Shroffs mit der Geldbeschaffung für die städtischen Unternehmer und soliden Kaufleute. An oberster Stelle dieses nach europäischem Muster organisierten Bankwesens steht die Imperial Bank of India. Sie hat in Delhi wie auch in Benares Zweigstellen. Sie verwaltet alle Regierungskassen und städtische Kassen und kontrolliert den Papiergeldbedarf, wo er besteht. Das erleichtert den Umlauf ihrer inländischen Wechsel, ihre Operationen und sie benötigt dadurch weniger Geld bei der Verwaltung ihrer Filialen als es sonst nötig gewesen wäre. Diese Bank gibt auch Kredite an seriöse Kunden mit einem Zinsfuß von 7 bis 7,5 (im Jahre 1928-29), finanziert die Einkäufe von Rohmaterialien, die nach ihren Verarbeitungsstellen geschickt werden sollen, ferner die Beförderung der Güter von den Verteilungszentralen zu den Ausfuhrhäfen und zwar in der Weise, daß sie auf Order und telegrafischen Wechsel kauft. Neuerdings verleiht sie auch Geld gegen Verpfändung von Schmuckgegenständen. 1928 hat sie 56 250 000 Rps. Kapitaleinlage gehabt; ferner 79 486 000 hat sie Volksdepositen und 713 044 000 Privatdepositen gehabt.

Für Delhi hat die Verbindung mit der Imperial Bank of India besondere Bedeutung zur Finanzierung des hier konzentrierten Import- und Exportgroßhandels. Für Benares ist die Zweigstelle in der Hauptsache Depositenbank.

Außer dieser gibt es in beiden Städten Genossenschaftsbanken, die aber hauptsächlich mit landwirtschaftlichen Bezirken arbeiten und wenig in geschäftliche Be-

*) Wie erwähnt in Jathar S. 488-89.
**) Ebenda.

führung mit den Aktienbanken und der Imperial Bank kommen, weshalb sie nicht miteinander in Konkurrenz geraten. Es gibt weiterhin Postsparbanken mit mehreren Filialen, die 1928 in Gesamtindien 344 918 655 Rps. Depositen hatten.

Alle diese Banken sind nach englischen Grundsätzen aufgebaut. Ein wesentlicher Unterschied zwischen englischen und deutschen Banken ist der, daß der Hauptzweck der englischen Banken darauf gerichtet ist, den Aktionären hohe Gewinne zuzuführen, während man in Deutschland versucht, mit Hilfe der Förderung von Industrien Gewinn zu ziehen. Die Leute, die in deutschen Banken an leitender Stelle stehen, sind beständig in direkter Fühlung mit den Industrien. Infolgedessen sind die Interessen der Banken mit der Entwicklung der Industrie und des Verkehrs eng verflochten. Dies ist in dem englischen und dem modernen indischen Kreditverkehr nur in geringem Maße der Fall*).

c6. Der Verkehr.

a) Der Außenverkehr.

1. Entwicklung und heutiger Stand des Außenverkehrs. Straßen, Brücken, Schiffe.

Vor ungefähr einem halben Jahrhundert gab es in Indien noch wenige Anlässe für entfernte Reisen, ausgenommen für religiöse Pilgerreisen. Einige Kaufleute pflegten auch zu reisen; aber die meisten verblieben in der Nähe ihrer Wohnstätten und lebten von den Erzeugnissen der Landwirtschaft oder irgendeiner kleinen gewerblichen Arbeit. Reisen aus dienstlichen oder wirtschaftlichen Gründen waren abgesehen von Kaufleuten und Pilgern fast unbekannt. Dennoch war die Zahl der Pilger und der Kaufleute nicht so klein. Die weiten Pilgerreisen, die seit undenklichen Zeiten zu einer allgemein üblichen Glaubensbetätigung der Hindus gehörten, waren in der Voreisenzeit auch in mittelalterlichen Vehikeln üblich. Tavernier bemerkt: „Diese Pilgerreisen werden nicht wie in Europa, einzeln oder zu zweien, sondern ein großer Teil der Bevölkerung einer ganzen Stadt oder von mehreren Dörfern geht in geschlossener Ordnung zusammen auf die Pilgerreise. Jeder reist seinem Stande und seinen Mitteln entsprechend, einige in Palanquins oder Sänften, andere in Wagen; die Armen teils zu Fuß, teils auf Ochsen."**)

*) Vergl. Pillai, S. 295.
**) Tavernier 2, S. 244-45.

Auf seiner Rückreise von Patna nach Agra im Jahre 1631 fand Peter Mundi in der Nähe von Rampur eine Schar von Pilgern, ungefähr 2000 an der Zahl, die nach Triveni und Kashi (Benares) zogen. Sie kamen von Kathiawar in der heutigen Präsidentschaft von Bombay. Am nächsten Tage erwähnt Mundi eine weitere Pilgerschar in Hathgaon. Bei seiner Abreise von Patna traf Mundi nicht weniger als 100 000 Leute, die auf der Pilgerreise nach Triveni und Kashi waren. Diese Beweise von langen Pilgerreisen großer Scharen der Hindu-Bevölkerung sind lehrreich, da sie zeigen, daß trotz der Größe des Landes und dem Fehlen der heutigen verbesserten Verkehrsmöglichkeiten weite Reisen nach Benares im Indien des 17. Jahrhunderts nichts ungewöhnliches waren, hauptsächlich zu religiösen Zwecken. Nach Tavernier war das Reisen in Indien nicht weniger bequem als in Frankreich oder Italien, und Frankreich und Italien waren damals die zivilisiertesten Länder von Europa.

Es wurden an vielen Stellen Sarais oder Chaultries gebaut, um das Reisen zu erleichtern. „Der Bau dieser Unterkunftshäuser, ebenso wie das Graben von Brunnen und Zisternen und die Errichtung von Krankenhäusern wurde unter den Hindus als ein Akt religiöser Pflicht betrachtet".*) Der russische Reisende Nikitin (1470 n. Chr.) bemerkt: „In Indien pflegen die fremden Handelsmänner in Herbergen Unterkunft zu suchen".**)

Im Jahre 1540 baute Sher Shah 1700 Sarais an verschiedenen Straßen, und in jedem Sarai baute er getrennte Wohnungen. Bernier bemerkt über das Sarai von Begun in Delhi, das von Shah Jahans ältester Tochter gebaut wurde: „Das Sarai von Karawan ist in der Form eines großen Häuserblocks gebaut mit Säulengängen wie unser Place royal. Wenn wir in Paris 20 ähnliche Gebäude hätten, die in verschiedenen Gegenden der Stadt verteilt wären, wären die Fremden bei ihrer ersten Ankunft weniger in Verlegenheit, eine sichere und angemessene Wohnung zu finden. Diese Orte würden auch Verkaufshäuser für alle Arten von Waren und der allgemeine Treffpunkt der ausländischen Reisenden werden."***)

*) Vgl. „Binnentransport- und Verkehrswege im mittelalterlichen Indien" von B. K. Sarkar, S. 47.

**) Ebenda.

***) Bernier, Travels in the mogul Empire, S. 281.

Das Begun-Sarai in Delhi war zweifellos eines der reichsten Sarais in ganz Indien; es erregte die Bewunderung des französischen Reisenden.

Einer der Gründe für die hervorragende Stellung der beiden Städte, besonders von Benares, war ihre für alle Zeiten günstige Verkehrslage in der Gangesebene. Die Dauer der Reise zu Boot von Calcutta nach Benares betrug 75 Tage. Die Entfernung auf der großen Hauptstraße ist 437 engl. Meilen. Diese Reisedauer war ungewöhnlich lang (gegen den Strom). Die Boote waren von beträchtlicher Breite. Viele Reisende haben über das Schiffahrtssystem der damaligen Zeit geschrieben. Alexander Hamilton, der während 35 Jahren in Ostindien reiste (1688—1723), schreibt, daß die größten Boote 200 Tonnen laden konnten*). Dennoch war der Landtransport, der von oder zu diesen Städten führte, wichtiger als der auf den Wasserwegen. Für den Transport auf dem Landwege sind die wesentlichsten Bedingungen:

1. geeignete Straßen und Brücken,
2. passende Wagen und andere Fuhrwerke,
3. Zugtiere (vor der Ausnutzung der Dampfkraft).

Von diesen drei ist die erste die wichtigste. Vor dem Bau der Eisenbahnen waren Wagen und Tragtiere die Hauptmittel des Landtransportes. Der Ochse, der Büffel und das Kamel waren Trag- und Zugtiere. Pferde waren selten und teuer. Sie wurden hauptsächlich zu militärischen Zwecken verwandt. Zur Zeit Akbars kosteten Pferde bis zu 500 Mohurs**). Infolge dieses hohen Preises war der Transport zu Pferde vollkommen ungebräuchlich. Abul Fazar schreibt: „Manchmal wird ein Paar Ochsen für 100 Mohurs verkauft. Sie legen 80 Kos (120 Kilometer) in 24 Stunden zurück, und übertreffen sogar schnelle Pferde. Der gewöhnliche Preis beträgt 20 und 10 Mohurs"***).

Es waren nicht nur Tragtiere, sondern auch Büffelwagen für den Gütertransport allgemein im Gebrauch. Gewöhnlich reisten auch die Leute auf Wagen. „Es herrschte ein Ueberfluß an Reisewagen", bemerkt Delly Valle und fährt fort: „Mit diesen reisen sie nicht allein in Städten, sondern auch zum größten Teil auf dem Lande". Derselbe Schriftsteller bemerkt ebenso wie Tavernier: „Ein Reisewagen mit zwei Ochsen konnte für

*) Vgl. B. K. Sarkar, S. 40 fg.
**) 1 Mohur gleich 10 Rupien.
***) wie erwähnt in B. K. Sarkar.

ungefähr 1 Rupie den Tag gemietet werden, so daß eine ganze Reise von Surat (an der Küste) nach Agra nicht weit von Delhi, die 35 bis 40 Tage beanspruchte, ungefähr 40 bis 45 Rupien kostete. In ähnlicher Weise reist man in ganz Indien, dieselbe Entfernung zum selben Preis."

Palanquins, Dolis und andere Arten von Sänften wurden ebenfalls zum Reisen gebraucht, nicht nur in Städten, sondern auch für weite Reisen. Diese Sänften wurden gewöhnlich von 4 Männern getragen, auf weiten Reisen von 8 oder 12. Tavernier bemerkt: „Auf diese Weise reisen sie schneller, als unsere Bürgermeister von Paris. Sie könnten bis 13 oder 14 lieus (Meilen) an einem Tage zurücklegen. Die Bezahlung der Sänftenträger betrug 4 Rupien den Monat. Wenn die Reise lang war, 5 Rupien."

Was die Wege anbetrifft, bemerkt Elphinstone*): „Von den frühesten Zeiten der hindostanischen Geschichte bis zum Niedergang des Mogulkaiserreiches waren die Straßen der Gegenstand größter Aufmerksamkeit für die Regierung." Zwar erwähnt die Cambridge History of India, herausgegeben von Dodwell 1929, wenig von guten Straßen, doch finden wir im Imperial Gazetteer of India Bd. 3 näheres darüber, daß die Mohammedaner und besonders die Mogulkaiser dauernd für bequeme und gute Wege für Karawanen und für ihre Handelsbedürfnisse gesorgt haben**).

Tavernier sagt auch, daß der größte Teil der Straßen mit Bäumen eingefaßte Avenuen waren. Die Straße, die heute Grand Trunk Road heißt und die von Calcutta nach Peshawar geht (von Osten nach dem nordwestlichen Ende von Indien) bestand zu ihrem größten Teil zur Zeit von Chandragupta im 3. Jahrhundert vor Chr.; aber Sher Shah (1540—1545) n. Chr.) baute sie erst aus.

In der mohammedanischen Periode im Mittelalter ließ es sich die Regierung besonders angelegen sein, Brükken zu bauen. Sie wurden an geeigneten Mittelpunkten des Hauptdurchgangsverkehrs errichtet, um den Güteraustausch zu erleichtern, oder auch nur zu dem Zwecke, die allgemeinen Interessen des Königreiches zu fördern. Finch spricht von einer Steinbrücke mit elf Bogen ganz nahe bei Delhi; sie ist heute unter dem Namen „Bara pul" oder die große Brücke bekannt und wurde ungefähr

*) History of India, 9. Auflage, S. 186.
**) S. Imperial Gazetteer of India Bd. 3, S. 403.

1612 n. Chr. gebaut.*) An solchen Orten, wo keine Brücken bestanden, wurden gewöhnlich Schiffe zum Ueberqueren der Flüsse benutzt. Sie standen in hinreichender Menge an fast allen bedeutenden Ghats oder Flußstationen zur Verfügung.**). Dies mag auch bei Benares der Fall gewesen sein; denn wir finden keinerlei Spur von irgendeiner Brücke, die dort früher gewesen wäre.

Wir finden also, daß in friedlichen Zeiten hinreichende Sicherheit für Leben und Eigentum im ganzen Lande bestand. Cambridge History of India behauptet zwar, daß es auf den Handelsstraßen keine Sicherheit gab, aber sie stehen damit im Widerspruch mit der Imperial Gazetteer of India, wo gesagt wird: „Sicherheit für Leben und Eigentum zu schaffen war niemals vernachlässigt und die Mogulkaiser haben besonders auf die Handelsstraßen, die die Karawanen und Händler benutzt haben, um ihre Waren von einem Teil Indiens zum anderen zu senden, Acht gegeben"***). Diese ist aber die Grundbedingung für die Entwicklung von Gewerbe und Handel. Die Möglichkeiten des inneren Verkehrs, wenigstens mit Bezug auf die zwei Städte Delhi und Benares, scheinen also in damaliger Zeit in Indien hinreichend gewesen zu sein, entsprechend den Bedürfnissen der damaligen Zeit. Jedenfalls war der Landmarkt von Delhi und Benares immer genügend mit Lebensmitteln und anderen Handelsgegenständen, selbst aus den verschiedensten Erdteilen versorgt.

2. Eisenbahnen.

Der Gedanke an den Bau der indischen Eisenbahnen datiert von Lord Dalhousie's großem Plan aus dem Jahre 1853, als er in Erwägung der großen sozialen, politischen und kommerziellen Vorteile einer Eisenbahnverbindung zwischen den bedeutendsten Städten ein großes Schema von Hauptverkehrsstrecken vorschlug, welche die Provinzen miteinander und das Inland mit den hauptsächlichen Häfen verbinden sollten. Dieser Vorschlag wurde von neuem sehr stark erwogen, als während des Aufstandes im Jahre 1857 die Behinderung des freien Verkehrs besonders fühlbar wurde. Gegen Ende des Jahres 1859 wurden Verträge mit 8 Gesellschaften geschlossen

*) Archäologische Uebersicht über Indien, Bd. 1. S. 222.

**) Sarkar, S. 41.

***) Imperial Gazetteer of India, Bd. 3, S. 403.

zwecks Errichtung einer 5000 Meilenstrecke. Von diesen Gesellschaften wurden zunächst folgende Hauptlinien gebaut, die auch für Delhi und Benares von Bedeutung sind:

1. Die East Indian Railway (Delhi—Calcutta) eröffnet 15. 8. 1884),
2. Die Great Indian Peninsula Railway (Delhi—Rutlam-Bombay, (eröffnet 18. 4. 1853),
3. Die Bombay-Baroda and Central India Railway (Delhi—Baroda—Bombay), (eröffnet 10. 2. 1860),
4. Die Indian Branch (später Oudh and Rohilkhand Railway, jetzt ein Teil der East Indian Railway), Sie verkehrt zwischen Saharanpur und Benares. (eröffnet 23. 4. 1867),
5. Die Sind-, Punjab- and Delhi-Railway (heute angeschlossen an den North-Western Railway). (eröffnet 13. 5. 1861). Sie verkehrt zwischen Delhi und Multan, sowie andererseits zwischen Karachi und Kotri. Das für die Verbindung Delhi-Karachi wichtige Zwischenstück Multan—Kotri wurde im Jahre 1871-72 als die Indus-Valley-State-Railway gebaut und im Jahre 1886 mit den beiden vorher genannten Strecken zur North-Western Railway verschmolzen.

Dieses Schema legte den Grund für das indische Eisenbahnnetz, wie es heute besteht.

Im Jahre 1879 genehmigte die Regierung den Bau privater Eisenbahnen. Daraufhin entstanden 4 Linien, von denen für Delhi und Benares jedoch nur zwei in Betracht kommen: Für Delhi die Delhi-Umballa-Kalka-Railway, für Benares die Bengal-North-Western-Railway. Diese beiden Linien bestehen noch heute.

Bis zum Jahre 1900 arbeitete man an dem Bau von Durchgangslinien. Mit der Fertigstellung der Nagda-Muttra Linie (1900), einer zweigleisigen breitspurigen Verbindung Bombay—Delhi durch Ost-Rajputana, wurde das Durchgangssystem (Trunklines) vervollständigt.

So sehen wir, daß das indische Eisenbahnwesen in seiner heutigen Gestalt das Ergebnis einer langen Entwicklung ist, in der sich im Wesentlichen drei Etappen unterscheiden lassen.

1. Eine Epoche des Eisenbahnbaues durch Privatgesellschaften mit Zinsgarantie von 1853—1870, wobei sich die ostindische Kompanie bei der Konzessionierung jeweils das Rückkaufsrecht vorbehielt.

2. Eine Etappe von 1870—1880, in der der Eisenbahnbau ausschließlich aus Staatsmitteln finanziert wurde, in der jedoch die alten Privatgesellschaften weiter bestehen blieben.

3. Eine Epoche nach 1880, in der sowohl von Privatgesellschaften als auch von Seiten des Staates der Ausbau des Eisenbahnnetzes betrieben wurde.

Infolge dieser dreimaligen Umstellung der indischen Eisenbahnpolitik sind auch die Verwaltungsformen der einzelnen Systeme nicht einheitlich. Es bestehen auch heute noch reine Staatsbahnbetriebe neben solchen, die von den alten Gesellschaften verwaltet werden, wenngleich die indische Regierung in den meisten Fällen von ihrem Rückkaufsrecht Gebrauch gemacht hat.

Die indischen Eisenbahnen in ihren Tarifen unterscheiden drei verschiedene Arten von Raten: „claß rates", „schedule rates", „station to station rates".

Eine Untergruppe dieser claß rates sind die sogenannten adjusted claß rates, die für uns von besonderer Bedeutung sind und deren Charakteristikum damit gegeben ist, daß sie von gewissen Entfernungen ab den Einheitssatz pro Tonnenmeile ermäßigen; teilweise derart, daß die Gesamtrate für weitere Entfernung niedriger ist als die Gesamtrate für die kleineren Entfernungen.

Das wird aus folgender Darstellung klar*):

B. B. C. J. R.

Strecke von	Entfernung in Meilen	Frachtraten pro Monnd
Bombay nach		
Muttra	773	1 Rp. 9 A 6 P
Delhi	862	1 Rp. 9 A 8 P
Fazilka	1059	1 Rp. 9 A 1 P
Cawnpur	992	1 Rp. 7 A 6 P

N. W. R.

Strecke von Karachi nach		
Delhi	905	1 Rp. 9 A 8 P
Saharanpur	898	1 Rp. 12 A 9 P
Meerut	948	1 Rp. 10 A 7 P

Wie ersichtlich, ist Delhis Lage in Bezug auf diesen Tarif eine bevorzugte geworden und dadurch vermehrte sich auch sein Handel seit Erbauung der Eisenbahnen um ein vielfaches. Benares Handel hat sich durch seine zentrale Lage vervielfältigt, doch steht darüber keine besondere Statistik zur Verfügung.

---

*) Für diese Berichte siehe: Schoenwaldt, Die Weltbewerbslage der indischen Häfen. Probleme der Weltwirtschaft, Jena 1929.

3. Post.

Die ersten Berichte über das Postsystem in mittelalterlicher Zeit finden wir bei Ibn Batuta, der das Land 1341 besichtigte. Zu dieser Zeit gab es Kuriere zu Pferde. Zu allererst errichtete Sher Shah (1540—1545) Pferdeposten für das ganze Kaiserreich. Er baute 1700 Sarais und in jedem Sarais wurden 2 Pferde gehalten, damit sie gegebenenfalls zur schnellen Nachrichtenbeförderung dienen konnten*). Kaiser Akbar benutzte als erster das Kamel in der indischen Post. Im Ayin -i- Akbari heißt es: „Obgleich von der Hauptstadt zu den Grenzen des Kaiserreiches nach jeder Richtung hin Ablösepferde stationiert sind, und überall Schnelläufer in einer Entfernung von 4 Kos (je 6 Kilometer) untergebracht sind, werden immer noch einige Kamelreiter im Palaste in Bereitschaft gehalten**). Auch finden wir im Bombay Gazetteer***): „In Mogulzeiten erstreckten sich Post-chaukis oder Poststationen von Ahmedabar nach der Ajmer Grenze. Ueberall standen Leute und Pferde in Bereitschaft, um die kaiserliche Post zu befördern, die Delhi in 7 Tagen erreichte. Eine Postlinie verläuft auch nach dem Süden über Broach nach dem Dekan." Im 17. Jahrhundert wurde in Indien die Post zu amtlichen Zwecken aufrecht erhalten. Private Mitteilungen wurden durch besondere Boten befördert, die in den wichtigen Handelszentren zur Verfügung standen. Die Gebühren für das Reisen mit Postsänften (sie sind ersichtlich aus der Veröffentlichung des Oberpostmeisters im Jahre 1796) betrugen von Calcutta nach Benares (437 engl. Meilen) ungefähr 500 Rupien (750 Reichsmark)****).

Die Geschichte des modernen Postsystems ist sehr eng mit der Geschichte der Eisenbahnen verbunden. Soweit Delhi und Benares in Betracht kommen, ist die Post heute eng verbunden mit den Eisenbahnen. Eigene Beförderungsmittel, wie Omnibusse usw. hat sie hier nicht.

Verwandt mit der Aufgabe der Post ist die der Telegraphie. Das führte in Indien, wie überall, dazu, daß die beiden Schwesteranstalten miteinander in Zusammenhang gebracht werden. Seit 1883 ist, wie in ganz Indien, so auch in Delhi und Benares die Telegraphie zu der Post hinzugekommen. Im Jahre 1914 kamen

*) Tarikh -i- Sher Shah, Elliot, Bd. 4, S. 418.
**) Ayin — Bochmann, S. 147-48.
***) Band 1, Teil 1, S. 214.
****) Carey, The good old days of honourable John Company, Bd. 1, S. 489.

Telegraphie- und Postabteilung unter eine Verwaltung. Telephonverbindungen bestehen sowohl innerhalb der Städte, als auch mit anderen Städten. Die Gesamtzahl der in den Jahren 1929-30 eröffneten öffentlichen Radiostationen war 26. Delhi ist Radiostation, Benares nicht.

Durch Flugpost (Imperial-Air-Mail-Aeroplanes) ist eine Verbindung zwischen Karachi und Delhi geschaffen worden.

Einzelstatistiken über das Ausmaß des Postverkehrs in den beiden Städten sind nicht erhältlich.

b) Der Innenverkehr.

b1) Durchgangsverkehr.

Von der Mogulperiode an gab es zwei oder drei Hauptstraßen, die von Delhi nach anderen Städten gingen, eine von Delhi über Muttra nach Agra und dann über Etawah nach Allahabad, eine andere von Delhi nach Muradabad, Bareilly über Raibareilly nach Benares und dann weiter nach Patua und eine dritte die Strecke des heutigen Grand Trank Road nach Aligarh.

In der britischen Periode wurden diese Straßen hauptsächlich für militärische und postalische Zwecke verbessert. 1833 wurde das erste Mal die Straße zwischen Benares und Allahabad und zwischen Allahabad und Delhi erneuert. Von 1841 ab wurden sie von Militärämtern kontrolliert. Mit großer Schnelligkeit wurde die Straße Allahabad-Delhi ausgebessert und die Summe für Erhaltungskosten stieg von 1740 auf 2702 Rps. pro Meile. 1849 wurde auch die Straße Meerni-Karnal für Militärzwecke instand gesetzt.

Von da ab ist stets für gute Erhaltung, für weiteren Ausbau und neue Verbindungen mit anderen Städten gesorgt worden. Teilweise wurden sie gepflastert, neue Brücken angelegt, so daß sie jetzt gute Autoverkehrswege darstellen. Aber die Richtung des hauptsächlichsten Durchgangsverkehrs von Benares ist bestimmt durch die Lage der Stadt an der Grand-Trunk-Road, die von Calcutta über Allahabad, Cawnpur und Delhi nach Peshawar führt. Sie nimmt unter Vermeidung des alten Teils der Stadt folgenden Weg durch Benares:

Von Osten kommend überquert sie den Ganges über die Dufferin-Brücke im östlichsten Ende der Stadt und tritt ganz in der Nähe des Kashi-Bahnhofs (E. I. Railway) in die Stadt ein. Von hier geht sie nordwestwärts in gerader Linie bis zur B.N.W. Railway. In diesem Teil ist sie ziemlich schmal, durchschnittlich kaum breiter als 10 Meter. Von hier führt sie in einer durchschnittli-

chen Breite von 22 Meter weiter über den Stadtbahnhof der B.N.W. Railway zum Bakaia-Tank. Von hier bis zum Cantonment Bahnhof ist sie wieder schmal (etwa 10 Meter) und vom Cantonment Bahnhof ab ist sie dann breiter (ca. 22 Meter) bis zum Austritt aus der Stadt in der Richtung auf Allahabad.

Die Stadtverwaltung von Benares hat begonnen, die zwei engen Strecken der Straße in gleiche Breite mit dem übrigen Teil der Straße zu bringen; aber die Arbeiten sind noch nicht zu Ende geführt.

Die Grand-Trunk-Road berührt auch Delhi. Von Benares kommend, läuft sie im Norden der Alte-Stadt mit der E. I. Railway, mit der sie zusammen die Jumna überschreitet, bis zu ihrem Austritt aus der Stadt parallel. Sie berührt den alten Teil der Stadt nur an der Peripheri, teilt Sabzi-Mandi in zwei Teile und geht nach Peshawar über Lahore. Im Gegensatz zu Benares verläuft die Straße hier in gerader Richtung und behält auf der ganzen Strecke dieselbe Breite von ca. 15 Meter im Durchschnitt.

b2. Der geschäftsbedingte Verkehr.

Wir haben im einzelnen schon Wandlungen gezeigt, die die Eisenbahnen in Verbindung mit der Schiffahrt im Charakter der beiden zu behandelnden Städte hervorgerufen haben. Eisenbahnen und Dampfer haben als erste Aufgabe, die bedeutenden kaufmännischen Zentren des Landes miteinander zu verbinden. Im folgenden sollen die übrigen Transportmittel und im Zusammenhang damit auch der Innenverkehr der Städte selbst zur Darstellung kommen.

Zum großen Teil sind die Transportmittel primitiver Art. Der Gütertransport innerhalb der Stadt oder aus der Nachbarschaft in die Stadt erfolgt im allgemeinen mittels einfacher Ochsenwagen. Ueberall kann man diesen zweiräderigen Ochsenwagen sehen, wie er unter seiner schweren Last mit krachendem Gepolter mühsam langsam über die Wege zieht. In ländlichen Bezirken, wo es keine guten Straßen gibt, benutzt man Packtiere, um Waren zu befördern. Gewöhnlich sind es Ponys oder Ochsen. Ein Pony oder ein Ochs hat gegenüber einem Wagen den Vorteil, daß er keine breiten Straßen braucht. Er kann sogar auf den schmalen Pfaden gehen, die zwischen bebauten Feldern hinziehen. Ein anderer Vorteil ist, daß die Haltungskosten der Tiere sehr gering sind. Wo die Menge der zu transportierenden Güter klein ist, ist ein Wagen nicht wirtschaftlich. Zur Personenbeförderung sind zweirädrige Pferdedroschken sehr häufig im Gebrauch.

Die folgende Tabelle zeigt die relative Bedeutung dieser einfachen Verkehrsmittel:

Zahl der Fahrzeuge aller Art, die während der Jahre 1928-30 von der Stadtverwaltung in Benares*) zugelassen waren:

	1928	1929	1930
Autos	135	148	185
Lastautos	38	48	111
Private Fahrzeuge (mit Pferden)			
(zweirädrig)	220	183	183
(vierrädrig)	265	168	176
Pferdedroschken			
(zweirädrig)	1181	1212	1109
(vierrädrig)	91	72	56
Pferde und Ponnys	1600	1704	1577
Mietbote	475	488	476
Private Ochsenwagen	20	14	19
Ochsenwagen zum Mieten	—	1270	1356

Die Zusammenstellung zeigt, daß der Kraftwagenverkehr gestiegen ist. Sowohl die wachsende Zahl der Lastwagen als auch der Personenwagen ist beachtlich. Der Bürgermeister von Benares bemerkt darüber**): „Die sprunghafte Vermehrung der Zahl der Kraftwagen mit ihrer rücksichtslosen Geschwindigkeit bringt für Menschen und Straßen erhebliche Gefahren mit sich, und es ist hohe Zeit für die Regierung und Stadtverwaltung, Mittel zu schaffen, um Gefahren und Schäden zu verringern, die durch diesen Verkehr verursacht werden."

Für Delhi besteht keine Statistik für die Zahl aller zugelassenen Fahrzeuge. Aber, wenn man von der Anzahl der in Delhi zugelassenen Kraftfahrzeuge auch auf die Zahl der übrigen Fahrzeuge schließen kann, so ergibt sich für Delhi ein weit verkehrsreicheres Bild.

Kraftfahrzeuge in Delhi (1931)***)**

Autos und Taxi	5090
Motorräder	1025
Lastwagen und Omnibusse	887
	7002

Die Zahlen lassen im Vergleich zu Benares auf die größere wirtschaftliche Bedeutung Delhis als Han-

*) Annual Administration Report of the Benares Municipality for 1928-30.

**) Annual Administration Report of the Benares Municipality 1928-30.

***) The Indian Year Book 1931.

delszentrum und auf seine Bedeutung als Sitz des Vizekönigs mit dem Verkehr einer Hauptstadt schließen. Verkehrszählungen haben nicht stattgefunden, aus denen man die Größe des Verkehrs in den einzelnen Straßen ersehen könnte. Solche sind auch kaum durchzuführen. Den folgenden Ausführungen ist deshalb die eigene Beobachtung zugrunde gelegt.

Der Verkehr ist in den beiden Straßenzügen der Stadt Benares, die den Süden mit dem Nordosten und Nordwesten verbinden, am lebhaftesten. Von diesen Straßenzügen wird der eine von der Assi-Ghat-Road, dem Godolia-Platz, dem Chawk-Platz und der Kashi-Road gebildet, während der andere sich aus den Straßen: Chentganj-Road, Talia-Bagh-Road, Raja-Bazar-Road und der Orderley-Bazar-Road zusammensetzt. Die einzige Straße, die von der Mitte der Stadt in ziemlicher Breite (ca. 16 m) zum Ganges führt (Dashaswamedh-Road), kann man auch zu den verkehrsreichen Straßen rechnen.

Diesen Straßen entlang sind Geschäfte an Geschäfte gereiht, die, durch den Verkehr entstanden, selbst wieder Verkehr erzeugen.

Die Durchgangsverkehrsstraße ist als Straße für den Innenverkehr von geringer Wichtigkeit, da diese die Innenstadt kaum berührt, sondern hauptsächlich der nördlichsten Peripherie entlang zieht.

Außer diesen Straßen finden wir in Benares noch weitere verkehrsbelebte Straßen und zwar neben den für den Fracht- und Personenverkehr von und zu den drei Bahnhöfen wichtigen Straßen (Raj-Ghat-Road, Streatfield-Road, Bara-Bazar-Road, Cantt-Railway-Station-Road), sogenannte Zubringerstraßen aus der näheren und nächsten Umgebung. Zu diesen Nebenverkehrsstraßen sind zu rechnen: Banpurwa-Road, Ramnagar-Road und Durgakund-Road, als Fortsetzung der Wege aus der Richtung Ramnagar und Banpur über die Hindu-Universität, die Jawnpur-Road, Sindhora-Road, Ajamgarh-Road und Ghajipur-Road, die den aus der Richtung Jawnpur, Sindhora, Ajamgarh und Sarnath und damit auch aus der Richtung Aunrihar und Ghajipur kommenden Verkehr zum Stadtinnern hinführen.

In Delhi ist der Verkehr in folgenden Straßen am stärksten: Chandni-Chawk, Egerton-Road, Lalkua-Road, Sitaram-Bazar und in der Nähe der Juma-Moschee. Die Durchgangsstraße berührt auch hier nur die nördliche Grenze der alten Stadt, so daß der Durchgangsverkehr vom Innenverkehr getrennt ist.

Die oben genannten Innenverkehrsstraßen (mehr als die Durchgangsstraße) sind gleichzeitig Hauptgeschäftsstraßen.

Außer in diesen Straßen ist der Verkehr noch bedeutend in der Straße, die Chandni-Chawk mit dem Bahnhof verbindet.

Als Nebenverkehrsstraßen können bezeichnet werden:

1. Circular-Road, die sowohl das Vornehmenviertel der Stadt (Civil-lines), als auch Shakarpur mit dem Stadtinnern verbindet.

2. Die Chitli-Qabar-Road und die Billimaran-Road, die Fortsetzung der Delhi-Muttra-Road, die den Verkehr von Muttra nach Delhi durch Indrapat und das Delhi-Tor leiten.

3. Die Rohilla-Sarai-Road als Fortsetzung der Rohtak-Road und Najafgarh-Road, die den von Westen kommenden Verkehr durch das Lahore-Tor in die Stadt bringt.

b3. Straßenbahn- und Omnibusverkehr.

Um die etwa 5,5 Kilometer lange Entfernung vom Stadtinnern (etwa Godolia-Platz) zum nördlichsten Teil von Benares (etwa zum Gericht) zu überwinden und das im Norden der Stadt gelegene Vornehmenviertel mit der Innenstadt zu verbinden, haben seit 1928 einige Privatunternehmen eine Omnibuslinie auf dieser Strecke dem Verkehr zur Verfügung gestellt. Es laufen ungefähr 10 Omnibusse, die jedoch nur zu Beginn und Schluß des Gerichtes (zwischen 10 und 11, bezw. 4 und 5 Uhr) regelmäßig verkehren, weil zu dieser Zeit der Verkehr auf dieser Strecke sehr groß ist; sonst verkehren sie nur bedarfsweise.

Post und Stadt sind an der Förderung des Personenverkehrs nicht beteiligt.

Während in Benares die Omnibuslinie den Zweck hat, weit entfernt liegenden Vierteln das Stadtinnere schneller erreichbar zu machen, dienen in Delhi die Straßenbahnen lediglich der Verkehrserleichterung innerhalb des Stadtinnern. Die Straßenbahnen Delhis sind durch ein Privatunternehmen (Elektrizitätsgesellschaft) eingerichtet.

Sie verkehren auf folgenden Linien:

1. Kotwali — Townhall — Postamt — Chandni Chawk — Lahore-Gate — und zurück mit einer Anzahl Zwischenhaltestellen. Die Endstationen dieser Linie liegen 2,3 Kilometer von einander entfernt.

2. Kotwali — Victoria Hospital — Juma Moschee mit mehreren Zwischenstationen und zurück. Diese Linie ist ca. 800 Meter lang.

3. Juma Moschee — Ecke Sitaram Bazar — Lalkua Road — Lahore Gate über eine Strecke von etwa 2 Kilometer.

c4. Hotelgewerbe.

Pilger und auch andere Leute, die aus verschiedenen Teilen Indiens nach Benares kommen, wohnen gewöhnlich nicht in Hotels. Es gibt hier Häuser, die von reichen Kaufleuten gebaut sind und in denen jedermann sich drei Tage lang umsonst aufhalten kann. Man nennt diese Häuser „Dharmshallas". Infolgedessen ist die Zahl der Hotels in Benares sehr klein. Es gibt insgesamt nur drei Hotels in Benares außer einer Dhak Bungalow, wo nur Regierungsbeamte verkehren, und zwar liegen diese im Cantonment. Sie werden im allgemeinen nur von europäischen Reisenden besucht. In diesem Stadtteil gibt es auch drei Cafes, die auch nur von Europäern besucht werden. Nach dem Zählungsbericht von 1921 waren in allen diesen Restaurants, Hotels und Cafes zusammen 155 Personen beschäftigt.

Delhi ist als Hauptstadt von Indien jährlich das Ziel einer großen Zahl von europäischen Reisenden. Deshalb ist hier die Zahl der Hotels und auch ihre Leistungsfähigkeit größer. Unter ihnen sind Cecil, Clarkes, Maidens und Swiß die größten. Da auch hier „Dharmshallas" zur Verfügung stehen, werden die Hotels in der Hauptsache nur von Europäern benutzt. Für Delhi war kein statistisches Material über die Zahl der in Hotels usw. Beschäftigten zu erhalten.

Die Hauptstadt hat auch dem Druckereigewerbe einen guten Boden gegeben. In ihm sind 346 Personen beschäftigt. Es laufen heute 130 Schnellpressen; allein 64 Zeitungen und 69 periodische Zeitschriften werden hier herausgegeben.

C. Die sozialen Verhältnisse.

a. Einkommen und Lebenshaltung der Bewohner, Hungersnöte und Krankheiten.

Es ist außerordentlich schwierig, das genaue Einkommen der verschiedenen Berufe abzuschätzen. Durchschnittsschätzungen des Einkommens sind von Zeit zu Zeit in Indien gemacht worden, die für unsere Arbeit wichtig sind. Wenn sich auch die Einkommenshöhe von Distrikt zu Distrikt ändert, und wir uns hier mit städtischen Zentren zu befassen haben, wo immerhin die Einkommen bedeutend höher sind, als in ländlichen Bezirken, so geben sie doch ein ungefähres Bild der Sachlage.

Das Einkommen pro Kopf der Bevölkerung in Indien ist in der Weise berechnet worden, daß man das Gewicht der Hauptnahrungsmittel, die im Lande erzeugt wurden und darin verblieben sind, abschätzte und es durch die Bevölkerungszahl teilte. Diese Zahl stellt die Menge der verfügbaren Nahrungsmittel, auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, dar. Es steht auch eine Statistik zur Verfügung, die die Menge oder den Wert der hauptsächlichsten eingeführten Gegenstände angibt, die von der Stadtverwaltung von Benares in den Jahren von 1926 bis 1929 besteuert wurden. Aus diesen Zahlen kann der Durchschnittsverbrauch pro Kopf der Bevölkerung errechnet werden. Das Ergebnis ist, wie folgt:

Durchschnittlicher Verbrauch pro Kopf und Jahr.
(aus den Zahlen von 4 Jahren errechnet).

Verbrauchsgut*)	Verbrauch	
	Mds.	Seer**)
Getreide und Hülsenfrüchte	8	3
Zucker	0	27
Ghi	0	7
Brennstoff	4	33
Tabak	0	3,5

*) 1920 war der Verbrauch an obigen Gütern pro Person und Jahr in folgenden Ländern: U. S. A. 1775 Pfund, Japan 905, Benares (1926) 646 Pfund. Rajani K. Das Factory Labour in India.

**) 1 Seer gleich 2 engl. Pfund, 1 Maund gleich 80 engl. Pfund.

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, daß, wenn man gleiche Verteilung voraussetzt, 1,78 engl. Pfund Getreide pro Kopf und Tag zum Verbrauch verfügbar sind. Die Kost ist überwiegend vegetarisch. Es ist eine bekannte Tatsache, daß in allen europäischen Ländern die Stadtbevölkerung mehr Fleisch verzehrt (und mehr Protein in verschiedenen Formen) als die Stadtbevölkerung in Indien. Da Benares ein religiöser Mittelpunkt ist, werden Kühe, Rinder, Kälber, Ochsen oder Schweine sehr selten geschlachtet, ausgenommen in den Cantonments für das englische Militär. Das Fleisch, das in geringen Mengen verzehrt wird, ist Ziegenfleisch. Die Einfuhr von Schlachtvieh in die Stadt zwischen 1926 und 1929 betrug beinahe 88 000 Tiere pro Jahr. Diese Tiere waren fast ausschließlich Ziegen. Im Vergleich mit einer europäischen Stadt ist ein solcher Fleischverbrauch sehr gering. Die Hauptnahrungsmittel des Volkes sind Reis, Weizen und Hülsenfrüchte. Für Süßigkeiten, Gemüse, Früchte, Fische und ähnliche Dinge sind keine mengenmäßigen Schätzungszahlen vorhanden. Aus dem sehr niedrigen oben genannten Anteil an den Verbrauchsgütern, der durchschnittlich für eine Person zur Verfügung steht, kann man schließen, daß er kaum ausreicht, den Durchschnitt der Arbeitsfähigkeit in anderen, etwa europäischen Ländern zu erzielen. Die Bevölkerung von Benares hat pro Kopf etwas weniger zu verzehren, als die Gefängnisordnung in Bombay für Gefangene vorschreibt*), vorausgesetzt natürlich, daß die sehr wenig zuverlässige Berechnung des Kopfeinkommens stimmt.

Zur Zubereitung der Speisen und zur Beleuchtung verbraucht die Bevölkerung weder Gas noch Elektrizität; nur Kerosin und Holz werden verwendet. Die Kosten für Kleidung sind niedrig im Vergleich mit anderen Ländern. Wir haben schon in einem vorhergehenden Kapitel (S. 32) gesehen, daß die Leute in überfüllten Häusern zusammenleben. Aus diesem Grunde ist auch die Miete pro Kopf so niedrig. Wenn wir alle Verbrauchsposten in Geld umrechnen, je nach dem Index der Jahre 1926 bis 1929 kommen wir zu folgendem Ergebnis pro Jahr und Kopf:

*) Nach Brij Narain ist die in den Gefängnissen von Bombay vorgeschriebene Kost täglich 1,87 Pfund derselben Nahrungsmittel, für die sie in Benares nur 1,78 Pfund pro Kopf beträgt. S. 203.

	Rs.	As.	P.*)
Getreide**)	46	6	0
Zucker	4	8	0
Ghi	10	8	0
Beleuchtung und Heizung	4	12	0
Wohnungskosten	4	4	6
Medizin	1	14	6
Tabak	1	13	0
Kleidung	7	10	9
Koch- und Eßgeschirre	3	7	11
	85	4	8

Auf diese Weise kommen wir zu dem Schluß, daß der Durchschnittsverbrauch oder die Durchschnittsausgabe pro Kopf der Bevölkerung einschließlich Kinder in Benares jährlich rund 85 Rupien beträgt (128 Reichsmark) oder 7 Rupien (10,5 Reichsmark) monatlich***).

Wenn ein Vergleich mit deutschen Verhältnissen statthaft ist, ist die Tatsache beredt genug, daß ein Hauptunterstützungsempfänger in der Arbeitslosenversicherung nach Lohnklassen zum Mindesten wöchentlich 10 Reichsmark für sich allein, also das vierfache als Existenzminimum erhält.

Wenn wir annehmen, daß diese Zahlen im wesentlichen richtig sind, so geht daraus hervor, daß ein ganz großer Teil der indischen Bevölkerung äußerst dürftig lebt. Der Lebensstandard ist zum Erbarmen niedrig. Die Leute, größtenteils die Handarbeiter und die Industriearbeiter, leben zusammengepfercht, sind schlecht gekleidet,

*) 1 Rupie gleich 1,50 Reichsmark, 16 Annas gleich 1 Rupie, 12 Pie gleich 1 Anna.

**) Wenn man annimmt, daß der Getreideverbrauch sich folgendermaßen verteilt, 50% Weizen, 25% Reis und 25% Hülsenfrüchte, berechnen sich die Preise nach dem Statistical Abstract for British India folgendermaßen: Weizen 24 Rupien, Reis 14 Rupien, Hülsenfrüchte 8 Rs. 6 Annas, insgesamt 46 Rs. 6 As. S. Statistical Abstract f. B. 1. S. 660-668.

***) Diese Zahlen scheinen ungefähr richtig zu sein. Nach Dr. Slater betrug 1920 das Einkommen pro Kopf und Monat in Madras 5 Rs. 10 As. (8,50 Reichsmark) .Wenn man die seitherige Preissteigerung in Betracht zieht, ist der Unterschied nicht groß. In anderen Städten verhält es sich ähnlich, siehe Pillai S. 245 und Vera Anstey S. 439-443.

entbehren der ärztlichen Pflege, sind häufig überarbeitet und noch häufiger unterernährt*). Man kann die wirtschaftliche Lage einer Bevölkerung am besten beurteilen, wenn man ihre Durchschnittsausgaben für die verschiedenen notwendigen Bedürfnisse und jene, die zur Befriedigung des Luxus dienen, untersucht. Nach den Beobachtungen von Engel ist der Grad des wirtschaftlichen Wohlstandes umso höher, je geringer die Ausgaben für leibliche Bedürfnisse ins Gewicht fallen. Wenn das Einkommen der Familie steigt, wird ein geringerer Prozentsatz des Einkommens für Nahrung ausgegeben; die verhältnismäßigen Ausgaben für Kleidung, Miete, Licht und Brennstoff bleiben im allgemeinen gleich; aber der Prozentsatz für Gesundheitspflege, Unterhaltung und Weiterbildung steigt beständig. Der Ausgabenprozentsatz der Bevölkerung von Benares ist wie folgt (jährlicher Durchschnitt von 1926-29):**)

Nahrung	74,7 %
Kleidung	9 %
Miete	5 %
Verschiedenes	11,3 %
	100 %

Das Ergebnis dieser Untersuchung zeigt deutlich, daß der überwiegende Teil der Bevölkerung von Benares in dürftigen Verhältnissen lebt. Die Untersuchung von Prof. Radhakamal Mukerji stellt die Ausgaben der Familien einzelner Stände zusammen (1916):***)

	Nahrung	Kleidung	Versch. Ausgaben (darin eingeschl. Arzt u Luxusausg.)
Schreiner	83,5 %	12 %	4,5 %
Grobschmiede	79 %	11 %	10 %
Kleinhändler	77,7 %	9 %	13,3 %
Armer Mittelstand	74 %	4,7 %	21,3 %

Jack****) gibt gleichfalls den Haushaltungsplan von je zwei Dorf-Familien Bengalens an, die im „Wohlstand“ und in „Armut“ leben und zwar in folgender Uebersicht:

*) Vergl. Vera Anstey S. 472, desgleichen: Quarterly Review April 1917, S. 298. Vergl. auch weiter oben S. 27 unten.

**) Annual Administration Report of the Benares Municipality, 1925-30.

***) Foundations of Indian Economics S. 56.

****) Economic life of a Bengal district S. 82.

	Wohlstand	Armut
Nahrung	62%	74%
Kleidung	10%	10%
Miete	12%	8%
Versch. Ausgaben	16%	8%

Auch aus dieser Uebersicht geht deutlich hervor, daß die meisten Leute in Benares arm sind.

Hiermit kommen wir zu der Frage der Verteilung. Das Problem des Anteils der verschiedenen Klassen am Volkseinkommen ist nicht wesentlich verschieden von dem anderer Länder; aber ein großer Unterschied muß hervorgehoben werden. Es ist sicher, daß der Anteil der verhältnismäßig reichen Leute am Sozialprodukt in Indien viel kleiner ist, als in vielen europäischen Ländern. Der Unterschied zwischen Arm und Reich ist in Indien nicht so groß wie in Europa. Dies ergibt sich auch aus der Einkommensverteilung in Benares.

Wenn wir zuerst die reiche Klasse betrachten, treten natürlich zuerst die Jamindars oder Gutsbesitzer, die reichen Bankiere und die Kaufleute hervor. Diese Leute versuchen immer, sich bei der Besteuerung ihres Einkommens zu entlasten, und darum geben sie niemals ihr tatsächliches Einkommen bekannt. Etwas besitzen alle Klassen in gleicher Weise, die einen mehr, die anderen weniger; das sind die Messing- und Kupfergeschirre. Wir nehmen also das Metallgeschirr als einigermaßen sicheren, wenn auch sonderbaren Einkommens- und Vermögensmesser, um eine ungefähre Vorstellung zu haben.

Wenn es auch sehr schwer ist, den Wert des Geschirres, das die reichen Leute besitzen, genau abzuschätzen, so gehen wir doch nicht sehr fehl, wenn wir seinen Gesamtwert zur Zeit auf 250 bis 500 Rupien (375 bis 750 Reichsmark) beziffern*). Dabei wird vorausgesetzt, daß alles Geschirr aus Kupfer oder Messing oder irgendeiner Legierung und daß von jeder Sorte mehr als ein Stück vorhanden ist. Natürlich erhöht sich der Wert in den Häusern der reichen Leute um eine beträchtliche Summe; denn die Gegenstände, die dort bei Feierlichkeiten und Vergnügungen gebraucht werden, sind aus Silber.

In dem Hause des armen Mannes ist selbstverständlich die Menge des Geschirres, das man vorfindet, sehr gering. Mit Wahrscheinlichkeit befindet sich hier ein Tablett, ein Kochtopf, ein kleiner Wasserkessel aus Messing oder Kupfer. Der Wert dieser Gegenstände wird ungefähr 6

*) Vergl. Dampier S. 8.

Rupien betragen (9 Reichsmark). Im Besitz des Mittelstandes finden wir soviel Geschirr, wie es ihrem Vermögensverhältnis entspricht.

Wenn wir uns dem Gewerbe zuwenden, ist es keine leichte Aufgabe, die Verdienste, die in irgendeinem indischen Gewerbezweig erzielt werden, genau abzuschätzen. Der Bericht über den Messinghandel von Benares auf Grund von Statistiken über Einkommensteuern gibt ein ungefähres Bild vom Einkommen der Gewerbebetriebe*).

„Von den 613 Verkaufsstätten und Gewerbebetrieben in Benares sind 33 solche, deren jährliche Gewinne groß genug sind, um von der Einkommensbesteuerung erfaßt zu werden. Die Gewinne betragen 500 bis 3000 Rupien, meistens jedoch wird mit einem Durchschnittsgewinn von 1000 Rupien pro Betrieb zu rechnen sein. Es beziehen 25 Firmen zwischen 500 und 1000 Rupien Gewinn; 5 erzielen Gewinne zwischen 1000 und 2000 Rupien und 3 zwischen 2000 und 4000 Rupien. Der größte Betrieb ist einer, dessen Gewinn sich auf jährlich 3700 Rupien erhebt."

Für die Darstellung des Einkommens der in den Gewerben beschäftigten Arbeiter stehen uns nur Angaben bezgl. des Messingwarengewerbes zur Verfügung. Sie können als ungefährer Maßstab auch für die Arbeiter in sonstigen Gewerben betrachtet werden**).

Wir nehmen zuerst den ungelernten Arbeiter.

Bezeichnung der Arbeit	Entlohnung 1930 in Benares
der Mann, der geschmolzenes Metall in die Form gießt	4—10 As täglich (1 Anna etwa 10 Pfg.)
der Arbeiter an der Drehbank	5—8 As täglich
der Mann, der die Drehbank in Gang hält	4 6 As täglich
Ingangbalten der Blasbälge	5 As täglich
für Feilarbeit	4—6 As täglich
für das Aushämmern der Metallplatten	12 As täglich
für Weiterverarbeitung der Platten	7 As täglich
für das Festhalten der Platten bei der Bearbeitung	7 As täglich
Formerlohn	4—6 As täglich
Aufräumungsarbeiten	5 As täglich

*) Dieser Bericht bezieht sich auf die Lage zu Anfang dieses Jahrhunderts. Siehe Dampier S. 13. Berichte aus neuester Zeit bestehen nicht, aber es scheint sich die Lage kaum geändert zu haben.

**) Vergl. Dampier S. 12, Indisches Jahrbuch 1930 oder Prices and wages in India, 1930.

Diese Zahlen zeigen, daß der Lohn eines ungelernten Arbeiters täglich rund 6 Annas oder 0.60 RM beträgt. Geschulte Handwerker bekommen viel höhere Löhne und schreiben diese oft ihren Arbeitgebern vor. Sie werden nicht pro Tag bezahlt, sondern nach dem Gewicht des Metalles, das sie kraft ihrer Geschicklichkeit verarbeiten. Die Löhne (1930) schwanken zwischen 3 Annas und 3 Rupien pro Kilogramm. Im allgemeinen verdienen sie etwa 10 Annas bis 1,5 Rupien den Tag (1 bis 2 Reichsmark).

Die Löhne in der Baumwollindustrie und anderen Industrie (mit Maschinen) in Delhi richten sich nach den Löhnen in der Landwirtschaft; denn die großen Industriebetriebe müssen, um Arbeiter heranzuziehen, höhere Löhne bieten, als der Arbeiter in seinem Heimatdorfe oder seiner kleinen Stadt bekommen könnte. Statistische Angaben, die sich auf die Arbeiter in Baumwollfabriken beziehen, folgen hier:*)

Beschäftigung	Durchschnittlicher Monatslohn
Spinner	27 Rupien
Weber	38 Rupien
Färber	23 Rupien
Spulerinnen	22 Rupien
Niederer Arbeiter, etwa Kulis	13 Rupien

An dem europäischen Lohnstandard gemessen, sind die Normallöhne, die den Arbeitern aller Gattungen bezahlt werden, außerordentlich niedrig. Aus diesem Grunde sind die Arbeiter zum großen Teile sehr verschuldet an Geldverleiher oder Wucherer (Banias), aber darüber bestehen keine zuverlässigen Zahlenangaben.

Die städtischen Gärtner, die für den Markt produzieren, sind in ähnlicher Lage wie die Handwerker. Ihre wirtschaftliche Lage ist etwas besser als die der gewöhnlichen Bauern in den Dörfern oder die der ungelernten Arbeiter in den Fabriken. Aber sie ist nicht sehr verschieden von der eines gewöhnlichen Handwerkers.

Das Einkommen der Hausangestellten und ihr Lebensstandard hängt von der Lage der Familie, in deren Dienst sie stehen, ab. Nach Prof. Horne beträgt das Gesamteinkommen eines Durchschnittshausangestellten un-

*) S. Indian year book 1931 S. 553. Die Löhne der Arbeiter in anderen Industrien sind nicht angegeben, aber sie müssen im Verhältnis zu den der Baumwollfabriken sein.

gefähr 17 Pfund oder 340 Reichsmark pro Jahr, gleich 28 Reichsmark monatlich*). Gekleidet werden sie von ihren Herrschaften, während sie für Essen selbst sorgen müssen.

Für die Arbeiter, die in öffentlichen Diensten stehen, gibt derselbe Prof. Horne (1916) ein ungefähres Monatseinkommen von 66 Reichsmark an. Sie geben 65% ihres Einkommens für Nahrung aus, 10% für Kleidung und weitere 25% entfallen auf verschiedene Ausgaben. Daraus sieht man, daß ihre Lage besser ist als die der oben erwähnten Arbeiter.

Gewöhnliche Kaufleute und die Leute, die in freien Berufen beschäftigt sind, wie Lehrer, Musiklehrer u. a. stehen ungefähr auf gleicher Einkommenhöhe.

Das Einkommen der Asketen und Priester ist wie das der Bettler von der Mildtätigkeit der Mitmenschen abhängig. Deshalb ist es sehr schwer, ihr Einkommen zu berechnen, schon deshalb, weil es nicht in einer festgesetzten Summe bezahlt wird und keineswegs immer in Geld. Besonders die Asketen und die Bettler bekommen sehr selten Bargeld; vielmehr sind die Zuwendungen, die man ihnen macht, Mahlzeiten und Kleider. Wohnungen benötigen sie nicht; sie schlafen gewöhnlich am Flußufer oder, wenn es regnet oder kalt ist, in dem Hause irgendeines Hausbesitzers.

Aus alledem kann geschlossen werden, daß der allgemeine Lebensstandard in Delhi und Benares, wie in ganz Indien sehr niedrig ist. Wenn wir das Einkommen in Geld berechnen, ist er erstaunlich gering. Wenn wir allerdings die gezahlten Summen nach ihrer Kraufkraft**)

*) Economic journal 1916 S. 369.

**) Der Durchschnittsverbrauch der Bevölkerung einschließlich Kinder beträgt in Benares jährlich rund 85 Rps; rechnen wir aber dasselbe Geld nach seiner Kaufkraft in Lebensmitteln um, so ergibt sich folgendes Bild:

Durchschnittlicher Verbrauch pro Kopf und Jahr:

	Mos	Seers
Getreide	8	3
Zucker	0	27
Butter	0	7
Brennstoff	4	33
Tabak	0	3,5
Kleidung	für 7 Rps. 10 A. 9 P.	
Koch- u. Eßgeschirr	für 3 Rps. 7 A. 11 P.	
Wohnung	für 4 Rps. 4 A. 6 P.	
Medizin	für 1 Rps. 14 A. 6 P.	

umrechnen, sind sie nicht mehr so völlig ungenügend, wie es den Anschein hat. Man kann sagen, daß das Leben in Indien auch heute noch billiger ist, als in europäischen Ländern. Wenn man aber die durch den Weltkrieg verursachte Preissteigerung*) der Nahrungsmittel und der Kleidung in Betracht zieht, und dazu bei der Mehrzahl der Einwohner eine Enquete über ihre Lebensweise veranstaltet, wenn man die Höhlen sieht, in denen sie leben, die Nahrung, die sie essen, die Kleidung, die sie tragen, und dabei bedenkt, daß sie immer an Geldverleiher, Banias und Sahukars verschuldet sind, daß sie meistens von Vätern und Vorvätern her ererbte Schulden haben übernehmen müssen, daß ihre Schulden noch immer weiter anwachsen, können wir zu keinem anderen Schlusse kommen, als zu dem, daß in der Gegenwart das durchschnittliche Einkommen so niedrig ist, daß es kaum zum notdürftigsten Lebensunterhalt ausreicht,**) steht doch die geringe Steigerung der Löhne in keinem Verhältnis dazu.

Das niedrige Einkommensniveau, Hungersnöte und Krankheiten stehen in wechselseitiger Beziehung.

In allen Teilen Indiens kommen von Zeit zu Zeit Hungersnöte vor. Von dieser Regel bilden auch Benares und Delhi keine Ausnahme. Nach dem Imperial Gazetteer of India wurden im Laufe des letzten Jahrhunderts die beiden Städte nicht weniger als elfmal von Hungersnot und zwar in den Jahren 1803, 1813, 1819, 1825, 1837, 1860-61, 1869, 1874, 1878, 1897 heimgesucht; in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts also öfter als in der ersten. Wenn wir europäische Maßstäbe anlegen, ist überhaupt kein Jahr ohne Erschütterung oder Hungersnot. Die wirtschaftliche Not ist so weit verbreitet,

*) Wenn wir für das Jahr 1873 den Index 100 ansetzen, so sind die Preise für Lebensmittel folgendermaßen gestiegen:

	Reis	Weizen	Linsen	Zucker	Oel
1873	100	100	100	100	100
1910	176	110	175	134	133
1913	259	107	141	104	133
1918	241	135	150	193	221
1920	471	220	294	289	302
1921	400	177	224	265	302
1925	412	161	232	251	267
1927	388	147	107	289	274
1928	376	144	164	236	239

**) Vergl. Wadia, Memorandum zu der Gewerkschaftstagung in Glasgow 1919.

daß die Hungersnöte garnicht mehr als bemerkenswerte Uebel betrachtet werden. Wenn das Volk gezwungen wird, mit noch weniger Nahrung als bisher auszukommen, so fällt das garnicht so sehr auf. Sein Einkommen und seine täglichen Mahlzeiten beweisen zur Genüge, daß es fast immer in Hunger und Armut lebt. „Sie sind gewöhnt, immer in solch primitiver Weise zu leben, und die Reihe ihrer unbedingt notwendigen Ansprüche dehnt sich nicht über die Bedürfnisse aus, die zur Fristung ihres Daseins erforderlich sind, so daß eine größere oder kleinere Verminderung ihnen belanglos erscheint"*). Sie sind anscheinend durch ihre außerordentliche Armut schon so abgestumpft, daß sie sich dieser gar nicht mehr bewußt sind.

In Deutschland oder in anderen europäischen Ländern wo das Volk an einen höheren Lebensstandard gewöhnt ist, wird schon ein zeitweiliges Herabsinken dieses Lebensstandards als Härte und Entbehrung betrachtet, und man findet es infolgedessen angebracht, in erbittertem Kampfe dagegen anzugehen. Deswegen ist zwischen den Städten europäischer Länder und jenen Indiens kein Vergleich möglich. In Europa hat der Wohlstand der Länder erstaunliche Fortschritte gemacht. Das anhaltende Sinken der Sterblichkeitszahl und der Rückgang der Armutskrankheiten, die steigenden Löhne, die verkürzte Arbeitszeit, die Ausbreitung und die Verbesserung des Erziehungswesens, die zunehmenden Erholungsmöglichkeiten, die Verbesserungen im Wohnungswesen, in den sanitären Anlagen und anderen ähnlichen Dingen sind hervorragend.

Wenn wir von Hungersnot sprechen, müssen wir zuerst erklären, was man gegenwärtig darunter versteht. Die erhöhte Sterblichkeit infolge buchstäblicher Verhungerung, die ein charakteristisches Merkmal der Hungersnot in früheren Zeiten war, ist es heute nicht mehr in solchem Maße. Das bedeutet indessen keinen Fortschritt, treiben doch die ansteckenden Krankheiten beim Ausbruch der Hungersnöte auch heute noch die Sterblichkeitsziffern stark in die Höhe. Es gibt heute nicht mehr Hungersnöte wegen absoluten Mangels an Lebensmitteln; denn wenn auch der Regen in einem Teile des Landes ausbleibt, wird dieser Ausfall meistens durch einen außergewöhnlich guten Monsun irgendwoanders im Lande in Verbindung mit den modernen Verkehrsmöglichkeiten ausgeglichen; und wenn man das Land als Ganzes nimmt,

*) Pillai, Seite 5.

ist im allgemeinen immer noch die gewöhnliche Menge an Nahrungsmitteln vorhanden. Insofern bedeuten allerdings die Eisenbahnen einen Fortschritt, indem sie die Ernte ausgleichen und somit die Sterblichkeit an einer besonders betroffenen Gegend herabmindern. „Moderne Hungersnöte sind nicht eine Wirkung des Mangels an Lebensmitteln, sondern des Mangels an Verdienstmöglichkeiten, und es ist unbedingt notwendig, sein Möglichstes zu tun, um Arbeit und Lohn in genügendem Maße zu verschaffen. Heute stammt eine Hungersnot mehr aus einem Mangel an Arbeit, der aber in großem Maße durch ein Mißlingen der Ernte bedingt wird. Früher trat der Tod oft wirklich infolge des Mangels an Lebensmitteln ein.

Auch die Massen der Bevölkerung von Delhi und Benares haben andauernd mit Hungersnot zu rechnen; sie unterscheiden sich darin wenig von denen ganz Indiens. In Zeiten der Hungersnöte werden Armenhäuser eröffnet, die teils vom Staat unterstützt werden, teils durch Spenden von begünstigteren Menschenfreunden (Charitable relief association) erhalten werden. Der Staat erläßt z. T. die Steuern und versucht, die Lebensmittelpreise in normalen Grenzen zu halten. Außerdem verleiht die Stadt oder das Dorf Geld als Nothilfe an die Armen.

Im Jahre 1880 wurden die Gründe der Hungersnot genauer untersucht. Der Hauptratschlag, den die Hungersnot-Kommission gab, war folgender: „Die Ursache von soviel Armut unter der indischen Bevölkerung und den Gefahren, denen sie in Zeiten der Not ausgesetzt ist, liegt in dem unglücklichen Umstand, daß die Landwirtschaft fast ausschließlich die alleinige Beschäftigung der Masse des Volkes bildet, und daß kein Mittel der Abhilfe für die gegenwärtigen Uebel vollständig sein kann, wenn es nicht, die Einführung von verschiedenen Beschäftigungen in sich schließt, durch welche der Bevölkerungsüberschuß von der landwirtschaftlichen Beschäftigung zu anderen Unterhaltsmöglichkeiten oder ähnlichen Beschäftigungen zugeführt werden kann.“*). Seit der Zeit ist die Ueberfüllung auf dem Lande aber bis auf den heutigen Tag noch nicht gesunken, weil sich leider die Industrie nicht in demselben Maße entwickelt hat, wie die Bevölkerung gewachsen ist.

In den Notzeiten wirken oft auch enstteckende Krankheiten verheerend. Infolge des niedrigen Lebensstandards

*) Report of the Famine Commission Bd. 1. S. 175.

herrscht fast immer Cholera in Benares, besonders in den Armenvierteln. Auch Delhi ist nicht frei von diesen und ähnlichen Epidemien. „Zum großen Teil kann die hohe indische Sterblichkeitszahl gerade jenen Faktoren zugeschrieben werden, die in Europa infolge der gegenwärtigen Fortschritte der ärztlichen Wissenschaft ganz ausgeschaltet sind. Dasselbe Vorherrschen von Epidemien und anderen ansteckenden Krankheiten wie in England im 18. Jahrhundert und die hohe Sterblichkeitszahl der Kinder und Wöchnerinnen, die in Europa bis zum 19. Jahrhundert zu Tage trat, finden wir heute in Indien“*).

b. Das Verhältnis der Frauen- und Kinder- zur Männerarbeit.

Die Verschwendung an produktiver Kraft infolge des geringen Maßes, in dem die Frauen an der Produktion teilnehmen, hat schon oft die Aufmerksamkeit erregt. Nach dem Census von 1921 in Benares war die Zahl der Frauen, die in allen Arten von Arbeiten tätig waren, im Verhältnis zu der der Männer 31%. Zweifellos hindert die Sitte in großem Maße die Frauen daran, erwerbstätig zu sein und im Produktionsprozeß ihre Stelle einzunehmen. Es ist aber auch wahr, daß dort, wo die Arbeit sehr hart ist, diese Sitte nicht bedauert zu werden braucht. Frauen beschäftigen sich außer ihrer Hausarbeit, Kochen und Reinigen, Nähen, Waschen, hauptsächlich mit folgenden drei Arten von Arbeiten: Es gibt erstens eine große Zahl von Arbeiten, denen sie in selbständiger Weise nachgehen. Als solche sind zu nehmen: Hebammen, Seidenraupenzüchterinnen, Hausangestellte und Frauen, die im Handbetrieb Getreide vermahlen.

Zweitens helfen die Frauen häufig bei den Arbeiten ihrer Männer und männlichen Familienangehörigen, indem sie z. B. die Baumwolle verspinnen, die die Männer verweben, und Früchte, Gemüse, Milch und Fische verkaufen, deren Gewinnung die Arbeit ihrer Männer war.

Drittens werden in manchen Berufen, denen auch die Männer nachgehen, Frauen, allerdings in geringerer Zahl als die der Männer, z. B. in manchen niedrigeren Kasten der Landwirtschaft, in der Seidenweberei und in der modernen Baumwollindustrie.

Die Arbeit der Frauen hat bis jetzt in den beiden Städten keinen Einfluß auf die Löhne ausgeübt**). In

*) Vera Anstey, S. 69.

**) Siehe Census report 1911 Bd. 15, Teil 1, S. 402-3.

europäischen Ländern tritt die Frau in der Wirtschaft oft als Konkurrentin des Mannes auf und drückt so die Löhne. Das ist dann der Fall, wenn eine Arbeit genau so gut von einer Frau verrichtet werden kann, wie von einem Manne, wie z. B. in chemischen Laboratorien, in kaufmännischen Betrieben, in Baumwollspinnereien usw., und in solch einem Falle muß der Mann mit dem niedrigeren Frauenlohn vorliebnehmen; denn wenn er es nicht täte, würde eine Frau an seine Stelle treten. In neuerer Zeit hat hier bekanntlich die Regierung eine Aenderung zugunsten der Männer und der damit verbundenen Heiratsmöglichkeit herbeigeführt*). In Indien verhält sich dieses etwas anders. Die Arbeit der Frau ist, wenn nicht eine besondere Frauenarbeit, so doch eine, die Männerarbeit ergänzt und auch leichter ist als die Männerarbeit; sie ist selten, man kann sagen, niemals dieselbe, wie die von Männern verrichtete Arbeit. Nehmen wir, um dies zu erläutern, das Beispiel der Straßenreinigung, der Landarbeiter und der Hausangestellten. Alle drei Arbeiten werden in Geld bezahlt**). Aber der Lohnanteil, der auf die beiden Geschlechter entfällt, ist naturgemäß verschieden, weil auch die ihnen zugewiesene Arbeit verschieden ist. Beim Straßenreinigen z. B. verrichten die Frauen hauptsächlich die Arbeit des Kehrens, und die Männer schaffen des Nachts den Unrat fort. Im Landbau verrichten die Männer den schwierigen Teil der Arbeit in der Bewässerung und Heraufwindung des Wasserbehälters, wodurch das Wasser zu der Höhe gebracht wird, in der es benötigt ist; die Frauen, zusammen mit alten Männern und Knaben, verteilen das Wasser in die Haupt- und Nebenfurchen, wo es zur Zeit benötigt wird. In der Hausarbeit bei fremden Leuten ist die Sache so, daß nicht einer die Stelle des anderen einnehmen kann: Sie und er verrichten vollkommen verschiedene Arten von Arbeit und die Frau bekommt oft höhere Löhne als der Mann,

*) Siehe Dr. Werner Hoche, Gesetzgebung des Kabinetts Hitler, 1933, Heft 3, S. 523.

**) In diesen Berufen ist das Verhältnis der Männer zu den Frauen in Benares folgendermaßen:

	Männer	Frauen
Straßenreinigung	451	362
Hausangestellte	3677	2084
Landwirtschaft	3432	2255

siehe Census 1921.

z. B. der Mann als Gartenarbeiter, die Frau als Köchin. Unter solchen Bedingungen müssen die Löhne verschieden sein, weil sie für verschiedene Arten von Arbeiten gewährt werden, und infolgedessen keiner dem anderen Abbruch tut.

Die meisten Beschäftigungen der anderen Berufsarten sind entweder ausgesprochene Frauenarbeiten, oder Gelegenheitsarbeiten, z. B. Waschen und die Heimarbeit des Textilgewerbes*). In diesem Gewerbe z. B. arbeiten Männer und Frauen, sich gegenseitig ergänzend, zusammen und stellen die Waren her, die sie nachher verkaufen: Hier kommt Lohn überhaupt nicht in Frage. Hierfür nenne ich als Beispiel das Konditoreigewerbe mit 796 Männern und 775 Frauen in Benares 1921. In der Wäscherei sind die Frauen gewöhnlich die Familienangehörigen des männlichen Wäschers und helfen ihm. Auch hier kommt keine Entlöhnung in Frage; da sie zu einer Familie gehören, vermehren sie das Einkommen des Mannes insofern, als sie die Ausgaben ersparen, die er einer Hilfskraft bezahlen müßte.

Mit einem Wort, Frauenarbeit tritt in keinen Wettbewerb zur Männerarbeit, sondern ergänzt sie in allen Gewerben, und infolgedessen wird auch der Männerlohn nicht durch Frauenarbeit geschädigt.

Welches ist das Los der Frauen, die in den modernen Industrien von Delhi beschäftigt sind? Ihr Leben in der Fabrik ist viel anstrengender als jenes der Frauen, die in der oben erwähnten Weise ihre Arbeit im Handbetrieb verrichten. Die Arbeitszeit der weiblichen Arbeiter ist wie jene der Männer durch das indische Fabrikgesetz von 1922 auf 11 Stunden täglich und 60 Stunden wöchentlich begrenzt worden. Die Arbeitszeit dauert gewöhnlich von 7 Uhr morgens bis 5 oder 6 Uhr nachmittags mit einer Mittagspause von 1 Stunde.

Wenn auch keine amtlichen Statistiken über die Zahl der verheirateten Frauen, die in der Industrie beschäftigt sind, zur Verfügung stehen, so können wir doch, wenn wir die soziale Lage in Betracht ziehen, nicht fehlgehen, wenn wir annehmen, daß die Hälfte, oder auch

*) Das Verhältnis war in Benares im Jahre 1921 einschließlich der Heimarbeit folgendermaßen:

	Männer	Frauen
Textilgewerbe	11 006	4 498
Wäscherei	947	522

Siehe Census of India 1921.

mehr, verheiratete Frauen sind. Das Leben der verheirateten Frauen, die in den Fabriken arbeiten und kleine Kinder haben, und das sind die meisten, ist entsetzlich. Sie müssen vor Tagesanbruch aufstehen, das Essen für den Haushalt richten, die Kinder versorgen und manchmal noch die Kleider der Familie waschen, ehe sie an ihre Arbeit gehen können. Mittags gehen sie gewöhnlich nach Hause, bereiten eine Mahlzeit und nähren ihre Kinder. Sie nehmen ihre Arbeit in der Fabrik des Nachmittags wieder auf und kehren nach einigen Stunden harter Arbeit in ihr Heim zurück, um dort im Laufe des Abends sich noch weiterhin der Arbeit im Haushalt zu widmen, — Wasserholen, Essenkochen und Geschirr-Reinigen —, sie haben keine Mußezeit*). Die Männer vermögen ihnen wenig im Hause zu helfen, da sie meist 11stündige, schwere Arbeit in den Fabriken zu leisten haben. Nur die bittere Not zu Zeiten von Mißernten treibt dieses Volk, besonders die Frauen, vom Lande in die Fabriken.

Nach dem statistical Abstract for British India vom Jahre 1931 betrug die Zahl der Frauen, meist Mütter, die auf diese Weise in den Fabriken von Delhi arbeiteteten, 190. Da die Arbeit in den Fabriken verschieden ist, bekommen sie auch verschiedene Löhne. Es gibt keine Statistiken für die Löhne, die in Delhi bezahlt werden, aber solche aus anderen Industriezentren. Die Löhne von Delhi werden nicht weit von ihnen entfernt sein; sie gestalteten sich folgendermaßen in Sholapur (1931):

	Durchschnittsverdienst täglich**)	
	Annas	Pies
Abfallsammlerinnen in Fabriken	4	10
Fadenknüpferinnen in Fabriken	11	0
Spulenauswechslerinnen in Fabriken	7	10
Wicklerinnen in Fabriken	6	4
Spulerinnen in Fabriken	6	9
Niedere Arbeiterinnen in Fabriken	6	7
Aufräumerinnen und Kehrfrauen in Fabriken	5	9

*) Siehe: Frauen in der Industrie im Orient, S. 152.

**) Siehe Indian year book 1931, Seite 553.

***) Siehe Untersuchungen von Bhagvati Singh: Berufstätige von Benares und anderen Städten. Benares 1933. Amtliche Beweise über diese Frage stehen nicht zur Verfügung.

Sogar in den modernen Fabrikbetrieben finden wir kein Anzeichen, daß die Frauenarbeit auf die Männerlöhne einen Einfluß ausgeübt hätte, weil die Frauen nur besondere Arbeiten zu verrichten haben, die für Männer nicht in Frage kommen.

Kinder armer Leute werden sowohl von ihren Eltern dazu angehalten. von frühester Jugend an schon in den Fabriken zu arbeiten, sie werden auch von Unternehmern gesucht. Durch das indische Fabrikgesetz vom Jahre 1911 wurde die Beschäftigung von Kindern, die ein Alter von 9 Jahren nachweisen konnten, zu siebenstündiger Arbeit täglich zugelassen, unter der Bedingung, daß sie nicht vor 5.30 Uhr vormittags und nach 7 Uhr nachmittags tätig waren. 1926 wurde das Höchstalter der Kinder auf 14 bis 15 Jahre und das Mindestalter auf 9 bis 12 Jahre festgesetzt. Nach den neuesten Statistiken, die in dem Statistical Abstract for British India vom Jahre 1931 angegeben werden, beläuft sich die Zahl der in den Fabriken von Delhi beschäftigten Kinder auf 236. Wenn wir diese Statistiken mit den früheren vergleichen, finden wir, daß die Zahl der Kinder abgenommen, dagegen die Zahl der Frauen zugenommen hat. Dieser Wechsel kommt durch die neue Altersfestsetzung der zur Beschäftigung zugelassenen Kinder in dem Fabrikgesetz von 1926. Im ganzen sind ja die Fabriken in Indien noch jungen Datums, und infolgedessen ist auch das Problem der Frauen- und Kinderarbeit neu und ungelöst.

D. Das kulturelle Leben.

a) Das Bildungswesen.

Das Bildungswesen ist in Benares verhältnismäßig gut entwickelt. Dank alter Tradition ist die Stadt schon sehr lange ein Zentrum des Erziehungswesens und der Kultur gewesen, und auch in heutiger Zeit ist es der Hauptsitz des Sanskritschulwesens in Indien. Die Gelehrten der altindischen Sprachen, der Religion und Philosophie leben hier und widmen jeden Augenblick ihres Lebens der Bereicherung ihres tiefen Wissens. „Vyakarna“ oder die Sprachgeschichte, Etymologie und Grammatik hat die größte Bedeutung für die wissenschaftlichen Kreise in Benares. Aber die anderen Zweige der Sanskrit-Wissenschaft und -Philosophie werden mit nicht geringerer Sorgfalt gepflegt. Ueber die Sanskrit-Studierenden hat Prof. Seshadri in treffender Weise bemerkt: „Sie betreiben mit vieler Mühe und großem Eifer ihr Studium Jahre hindurch. Sie kümmern sich

um keine irdische Belohnung und lassen das Treiben des modernen Lebens, das sich um sie herum abspielt, vollkommen unbeachtet."*)

Studenten etwa 5000 von allen Teilen Indiens strömen zu diesen Schulen herbei, um die klassischen und alten Ritualvorschriften des hindostanischen Glaubens zu studieren. Die Art des Lernens ist eine mittelalterliche. Für das tiefgründige Studium eines einzelnen Wissenszweiges benötigt man 12 Jahre. Der Sanskrit-Studierende ist vollkommen verschieden von dem modernen Studenten.

Benares ist keine Universität im modernen Sinne. Die Universitäten des Mittelalters unterstützten ihre Schüler und Studenten im weitesten Sinne durch Einrichtungen der gegenseitigen Hilfe jeder Art. So ist es auch in Benares. Es ist dort keine Schande für einen Schüler, um sein Brot zu betteln, wenn die Liebe zum Studium ihn weit von zu Hause fortgeführt hat. Genau so war es in mittelalterlicher Zeit in Leipzig, Heidelberg oder Oxford. Für diese Art Schüler sind einst Schulen (Gymnasien) gegründet worden. Es wurde von den Bürgersfrauen erwartet, daß sie zu dem Unterhalt dieser Studenten beitragen würden. In Benares besteht noch dieses mittelalterliche System. Die Sanskritstudenten führen ein außergewöhnlich einfaches Leben. Der einzige Bedarf, den sie haben, ist die Nahrung. Sie schlafen unter einem Leinentuche auf der bloßen Erde. Als Kleidung benutzen sie 2 Dhotis, die sie oft von ihren Lehrern bekommen.

Es wäre keine leichte Aufgabe, die zahlreichen Sanskrit-Volksschulen (Pathshalas) aufzuzählen, die in der Stadt von der privaten Mildtätigkeit der herrschenden Aristokratie der indischen Staaten oder der großen Kaufleute des Landes unterhalten werden. Jeder Sanskrit-Gelehrte setzt seinen Ehrgeiz darein, Schüler um sich zu sammeln, und eine außerordentlich große Zahl von Studenten gehört auf diese Weise zur Gefolgschaft eines großen Gelehrten. Obwohl sie selbst nicht über viele irdische Einkünftee verfügen und nichts zu verschwenden haben, zögern diese großen Gelehrten nicht, den enthusiastischen Studenten, die durch ihren Gelehrtenberuf angezogen sind, Unterkunft und sogar Nahrung zu gewähren.

Wenn wir uns den modernen Schulen zuwenden, finden wir, daß der Volksschulunterricht vollständig in den Händen der Stadtverwaltung liegt. Die Stadtver-

*) P. Seshadri, Benares 1925, S. 5-7.

waltung unterhält oder unterstützt desgleichen die Mittelschulen. Im Jahre 1930 bestanden in Benares 48 solcher Schulen für Knaben und 25 für Mädchen, mit einer Schülerzahl von insgesamt 7825. Daß in einer Stadt wie Benares eine so kleine Schülerzahl Volksschulen und Mittelschulen besucht, beweist die Richtigkeit der Beobachtung, daß der indische Volksschulbesuch allgemein in keinem Verhältnis zu der Ausdehnung des Universitätswesens steht. Die Zahl der an der Hindu-Universität in Benares Studierenden betrug 1930 2250.

Der Grundfehler des modernen Erziehungswesens in Benares sowohl wie in allen anderen Teilen des Landes, ist der, daß der Durchschnittsstudent das, was er an Wissen besitzt, in keiner Weise der Umgebung, in der er lebt, wieder weiter vermitteln oder Nutzen daraus ziehen kann. Er wird von seinen Eltern zur Universität geschickt, um dort ein oder zwei Prüfungen abzulegen, und dies geschieht zu dem Zwecke, damit er später hauptsächlich in Staatsdiensten ein höheres Gehalt erreichen kann. Jedes Jahr wird ein großer Teil der Studenten infolgedessen sehr enttäuscht, die die akademischen Grade, die sie erworben haben, als eine freie Bahn zu dere Anstellung bei der Regierung betrachten. Die Zahl der Stellen im Dienste der Regierung sind sehr beschränkt. Ferner wird das Elend dieser Leute, die höhere Bildung erworben haben, noch durch die wirtschaftlichen Veränderungen der Neuzeit vermehrt. Das schnelle Anwachsen der Lebensunterhaltungskosten nach dem Weltkriege hat keine Klasse stärker getroffen, als die alten Beamtenklassen, aus denen sich das Lehrpersonal der Schulen und die Gelehrten zusammensetzen Ihre wirtschaftliche Lage im Vergleich zu der der geschulten und ungeschulten Arbeiter ist recht schlecht; denn die Löhne der Arbeiter haben im allgemeinen Schritt gehalten mit den Kosten für den täglichen Lebensunterhalt.*)

Wir haben in einem vorhergehenden Kapitel gezeigt, daß der Handwerker und sogar der geschulte Arbeiter häufig mehr als 12 Annas und sogar bis ein-einhalb Rupie täglich verdienen kann, während derjenige, der den höheren Bildungsgang durchgemacht hat, häufig umsonst nach einer Beschäftigung Ausschau hält, bei der er 30 Rupien oder auch nur 20 Rupien

*) Siehe Abschnitt: Einkommen und Lebenshaltung der Bewohner, S. 82 fg.

monatlich verdienen könnte. Die Dinge haben sich tatsächlich schon zu einem großen Uebelstande ausgewachsen: das indische moderne Erziehungssystem bringt Jahr für Jahr ein gebildetes Proletariat hervor, das nicht nur oft beschäftigungslos ist, sondern in vielen Fällen auch nicht zur Beschäftigung verwendbar ist, denn ihr Fach ist überfüllt und andere Möglichkeit zum Geldverdienen ist nicht vorhanden.

Da wenig Gelegenheit für industrielle Ausbildung besteht, gehen alle in ihrem Studium denselben Weg, und aus diesem Grunde besteht ein Ueberangebot an Bewerbern. Obwohl einige landwirtschaftliche Schulen bestehen, werden sie doch nicht so begehrt, denn ein landwirtschaftlicher Beruf ist wenig aussichtsreich, gehört doch zunächst, selbst wenn man Land besitzen würde, mindestens ein kleines Kapital dazu, um z. B. landwirtschaftliche Maschinen und dergl. kaufen zu können. Ein Betrieb nach alter primitiver Weise ist selbstverständlich nicht nutzbringend. Erst in ganz letzter Zeit hat die Universität von Benares mit den Traditionen der anderen indischen Universitäten gebrochen, indem sie höhere Lehrgänge eingerichtet hat, die eine technische Ausbildung vermitteln. Die wichtigsten dieser Lehrgänge sind in der Abteilung für industrielle Chemie und der Ingenieurschule. In der ersten wird eine praktische Ausbildung erteilt in Keramik, Oel-, Fett- und Seifenherstellung. „Die Ingenieurschule ist jetzt eine der ersten Ausbildungsstätten des Landes geworden. Das dort erworbene Wissen steht auf einem hohen Niveau und die Diplome werden von den Unternehmern als eine Garantie für gründliche Ausbildung im mechanischen und elektrischen Ingenieurwesen betrachtet."*) Auch die Stadtverwaltung hat schon einiges für gewerbliche Schulen getan, aber ohne nennenswerte Ergebnisse.

Im modernen Schulwesen steht Benares von allen Städten der United Provinces an erster Stelle. In den 24 Städten haben 213 Männer und 48 Frauen Schulbildung vom 1000 der beiden Geschlechter. Auf Benares entfallen auf 1000 Einwohner 289 bzw. 78 Alphabeten.**) Im Vergleich zu europäischen Ländern ist diese Zahl, die sich auch in neuerer Zeit wenig vergrößert hat, allerdings erschreckend niedrig.

Die Lage in Delhi ist nicht sehr verschieden von der in Benares. Wenn wir von dem „Imperial Delhi" (Neu-Delhi) absehen, wo die Mehrzahl der Regierungs-

*) General report on Public Instruction in U. P. 1929,
**) Census 1921 (U. P.) S. 115.

beamten lebt, und die Stadt bezüglich des Bildungswesens mit Benares vergleichen, steht sie zurück. Wenn wir den Census Report heranziehen, finden wir keinen bemerkenswerten Wandel in den letzten Jahrzehnten. Die Erhöhung der Zahl derer, die eine Ausbildung genießen, schreitet nur sehr langsam voran.*) In den Jahren 1928-29 bestanden in Delhi 6 Hochschulen mit 1366 Studenten und 2 für Frauen mit 132 Studentinnen. Ferner gab es 261 Schulen mit 29128 Schülern und 53 Mädchenschulen mit 6615 Schülerinnen, die verstaatlicht sind, und 20 außerstaatliche mit 1287 Schülern und 8 Mädchenschulen mit 583 Kindern.

b. Volksfeste und Jahrmärkte.

Der Ursprung der indischen Jahrmärkte ist, wie oft auch in Europa, mehr oder weniger mit der Religion verbunden. Ihre Entstehung kann auf religiöse Veranstaltungen zurückgeführt werden, die an irgendeinem heiligen Ort, z. B. an den Ufern eines Flusses oder in der Nähe einer heiligen Quelle oder einer Zisterne oder eines heiligen Teiches stattfanden. Wenn sich dort Tausende von Leuten zusammenfanden, war es auch natürlich, daß sich Händler einstellten, die dort eine geeignete Gelegenheit zum Verkauf ihrer Waren fanden.

Solch ein Fest kann zweifacher Art sein; entweder vereint es Religion und Vergnügen miteinander, oder es ist ausschließlich der Religion gewidmet. In jedem Fall ist ein bestimmtes Datum und ein Ort festgelegt, wo Tausende und Abertausende von Menschen zusammenströmen. Sherring zählt**) nicht weniger als 40 Feste auf, die in Benares jährlich abgehalten werden. Bei Gelegenheit solcher Feste haben die Händler eine gute Möglichkeit, ihre Waren zu verkaufen. In Delhi jedoch wird bei solchen Festen nur wenig gehandelt, da sie mehr als sonntägliche Zerstreuungen betrachtet werden.

Im allgemeinen sind diese Feste den Frankfurter „Waldfesten" sehr ähnlich (Wäldchestag). Zweifellos bieten sie eine gute Gelegenheit, die soziale und wirtschaftliche Lebenslage des gewöhnlichen Volkes zu studieren. Unbedingt müssen bei diesen Festen Musikanten und Tänzerinnen dabei sein. Die Tänzerinnen von Benares sind gewöhnlich die ledigen Töchter aus der Kathak-Kaste, der Kaste der Berufsmusikanten. Bei besonderen Festen

*) Die Zahl faßt Männer und Frauen zusammen, 93 pro Tausend 1911 und 112 pro Tausend 1921 in allen Städten der U. P. (Census).

**) Sherring S. 213-229.

und religiösen Zeremonien werden sie beauftragt, Lieder zu Ehre Gottes zu singen.

Die Bedeutung der Feste ist natürlich sehr verschieden, und viele sind nur von rein örtlichem Interesse. Und doch hat innerhalb eines Umkreises von 2 oder 3 Meilen das festliche Ereignis einen Einfluß. Der Festplatz von Ramnagar oder Sarnath ist für die Bevölkerung von Benares und der von Mahrauli für die Bevölkerung von Delhi das Lieblingsziel ihrer Spaziergänge. Diese Feste werden einmal im Jahr und zwar im Juli während einiger kurzer Tage abgehalten, und die Durchschnittszahl der dorthin strömenden Leute beträgt 3000 bis zu 30 0000 Personen.

Anläßlich dieser Feste werden Dinge des täglichen Gebrauchs zum Verkauf geboten. Von den Händlern sind die Konditoren an erster Stelle zu nennen, deren Verdienste sich auf 9 bis 12 Rupien belaufen. Danach kommen die Kolonialwarenhändler. Sie führen etwa 50 und mehr verschiedene Waren, von denen die Haupthandelsartikel sind: Reis, Hülsenfrüchte, Weizen, Tabak, Ghi, Betelnüsse und verschiedene Gewürze. Wir treffen dort auch Geschäfte, die andere Waren führen, z. B. solche, wie wir sie in Läden wie „Woolworth“ und „Ehape“ finden, also Kämme, Knöpfe, Spielkarten, Seife, Nähgarn, Spiegel, Bleistifte, Streichhölzer, Scheren usw. Die Mehrzahl dieser Waren ist japanischer Schund. Die Budenbesitzer kaufen diese Sachen von irgendeinem großen Warenhause in der Stadt; manche von ihnen kaufen auf Kredit und bezahlen erst, wenn sie die Waren verkauft und das Geld dafür gelöst haben. Diejenigen, die auf Kredit kaufen, können natürlich nicht so billig beliefert werden, wie jene, die bar bezahlen. Die Gewinne, die diese Leute bei den verschiedenen Gegenständen erzielen, bewegen sich innerhalb weiter Grenzen; man kann sie durchschnittlich auf 15 bis 20% abschätzen.

Man findet bei solchen Anlässen auch kleinere Schmiedewerkstätten. Die Besitzer davon kaufen alte Kerosinölbehälter auf und stellen daraus kleine Laternen oder andere Dinge her, die sie dort verkaufen. Daneben gibt es auf diesen Festen noch mancherlei andere Werkstätten, welche die verschiedenartigsten Dinge liefern. Meistens dienen sie dazu, die Bedürfnisse der Landleute zu befriedigen, die in großer Anzahl zu solchen Festen kommen. Die Städter kaufen hier sehr selten etwas, denn sie wissen, daß die Dinge billiger in den Geschäften der Stadt erhältlich sind.

Schlußbetrachtung.

Die Städte Benares und Delhi, deren wirtschaftliche und soziale Eigenart in den vorhergehenden Kapiteln dargestellt ist, haben abgesehen von den europäischen Vierteln weit mehr als andere große Städte Indiens ihr typisch indisches Gepräge bis heute bewahrt. Sie erscheinen äußerlich und innerlich als noch wesentlich mittelalterlich. Das liegt in ihrer Natur. Sie gehören zu einem Gebiete, in dem noch die alte Wirtschaftsordnung vorherrschend ist, und das noch in den Anfängen der industriellen Umwandlung steht. Es sind hier noch viele charakteristische Merkmale der alten Ordnung besonders deshalb vorzufinden, weil die alte Organisation der Gewerbe in der neueren Zeit fast unberührt geblieben ist. Hier sehen wir noch die Vorherrschaft von Sitte und Gebräuche über Wettbewerb und Vertrag. Die Gewerbe werden in der Hauptsache nicht maschinell, sondern mit der Hand betrieben. Nur manche Anzeichen deuten auf einen Uebergang zum modernen Typus hin.

Es ist fraglich, ob die beiden Städte dem Beispiel der europäischen Industrialisierung folgen und dadurch die Anzahl der Industriestädte der Welt um zwei vermehren werden, oder ob sie weiterhin bei ihrer alten Tradition bleiben.

Es gibt Leute in Indien, die der Meinung sind, daß das wirtschaftliche Heil ihres Landes, wie das Europas und Amerikas in der modernen Methode der Technik und Wirtschaft und dem dadurch bedingten Heranblühen von Städten wie Bombay und Jamshedpur liegt.

Die Ansicht Gandhis und seiner Anhänger ist es, daß die alte Richtung des Gewerbes und des einfachen Lebens beizubehalten ist. Die durch Menschenhände zu leistende Arbeit soll nicht durch Maschinenarbeit verdrängt werden; denn hierin bestehe in weitestem Maße die Sicherheit, daß in Indien keine Reichtumsverteilung in ungleicher, einseitiger Weise stattfinden werde. Der klaffende Abgrund zwischen Reich und Arm könne dann in Indien niemals so groß werden, wie er heute in europäischen und amerikanischen Ländern sei. Dort sei die Armut zum großen Teile eine Folge der falschen Verteilung der wirtschaftlichen Güter. In Benares und Delhi, wie überhaupt in Indien, ist die Zahl der Leute, die ein gutes Einkommen haben, sehr klein. Hier ist also das Problem nicht die Konzentration des Reichtums

in den Händen von Bevorzugten und die Armut der Massen. Vielmehr beruht die Armut allgemein auf einem außergewöhnlich geringen Maß an Reichtumserzeugung. Wenn das Armutsproblem gelöst werden soll, dürfen dem Volke keine Beschäftigungsmöglichkeiten genommen werden, sondern es muß durch deren Steigerung ein Anwachsen des Volkseinkommens ermöglicht werden. Das kann dadurch geschehen, daß unter anderem die gewerbliche Tätigkeit erhöht wird, damit sie den Wettbewerb mit fremden Waren bestehen kann.

* * *

Lebenslauf.

Ich, Satya Narain, wurde am 15. März 1909 in Behar als Sohn des Professors Jai Krishna Singha geboren und bin indischer Staatsangehöriger.

Nach achtjährigem Besuch der Kashi Vidyapitha High School studierte ich vier Jahre an der Kashi Vidyapitha (National-Universität in Benares), wo ich 1929 das „degree of Shastri" (gleich dem M.A. degree) erhielt. Meine Hauptfächer waren History, Politics und Economics.

Vom Sommer-Semester 1930 bis einschl. Sommer-Semester 1931 studierte ich an der Universität Frankfurt a. M. Wirtschafts- und Sozialwissenschaften.

Literaturverzeichnis

I. Amtliche Veröffentlichungen:

Archaelogical survey of India vol. I.

Ali A. Yusuf (Jusuf) A monograph on silk fabrics in N. W. Provinces and Oudh, Allahabad 1900.

Bulletins of Indian Industries and Labour.

Census of India von 1872—1901, besonbers Bd. 15.

District Gazetteer of U. P. Bd. 26 1922.

Dampier, G. R. A monograph on Brass and Copper Wares. in N. W. Provinses and Oudh, Alahabad 1899.

Deutsches Jahrbuch, 1924—30.

General Report on Public Instruction in U. P. 1929.

Gazetteer of the Delhi District.

Imperial Gezetteer of India and Provincial Vols.

Prices and Wages in India. Yearly Publication.

Report of the Indian Industrial Commission 1916/17.

Report on an inquiry into the silk industry in India. vol. 1, 1915/18.

Report of the Municipality of Benares, 1924/30.

Report of the Municipalities of the U. P. 1925/30.

Report of the Indian statutory commission 1930.

Report of the Indian Tariff Board.

Report of the famine commission 1880.

Report on the Industrial Survey of the Benares Distrikt of tho U. P. 1923.

Statistical abstract of British India.

Sheets of the Supplement to the Gazette of India, Calcutta March 1931.

Statement exhibiting the moral and material Progress and condition of India during the year 1927/28 68th number London 1929.

Vide Report of the Indian industrial commission 1919.

II. Sonstige Veröffentlichungen:

Ali Subhan, History of Benares, Benares 1852.

Ayin Akbari, Uebersetzung von Gladwins.

Association of the Bombay millioners annual Report 1927/28.

Anstey, Vera, Economic development of India, London 1929.

Baededker Indien 1912. Leipzig.

Bhadkhamkar: Maumarket, Anhang in Census 1921, Bd. 15.

Bhagoti Singh, Berufstätige von Benares, 1933. (Benares ke Beosei)

Böllert, Paul: Die Volksdichte in der oberen Gangesebene auf Grund des Census of India 1901, Göttingen 1911.
Baden Powell H., Handbook of the manufactures and arts of the Punjab.
Balkrishna: Industrial decline of India, Allahabad 1917.
Byron Robert: Delhi, in the architectural Review, vol. LXIX, No. 410, London 1931.
Blochmann H., The Ayin —i— Akbari 1868/73.
Bernier F.: Travels in the mogul Empire (1656/68) Bd. I. Brocks Translation, Westminster, 1891.
Birdwood G., The industrial arts of India, London.
The Cambridge History of India. Bd. 1—5 1929.
Chatterji, H. S. An introduction to Indian Economics, 6. Auflage, Calcutta 1927.
Carey: The good old days of honourable John Company.
Connon: P. S.: Citizensphip in India, London 1923.
Chatterton, Sir Alfred: Industrial Revolution, Madras 1912.
Chirol, Valentine: Indian unrest. London 1910.
Das, R. K., The Industrial efficiency of India, London 1930.
Dutt, R. C, The Economic history of India in the Victorian Age, London 1903.
Dutt, R. C., Economic History of India in early British rule, London 1906.
Dutt R. C., Famines in India, London 1900.
Elliot, H., The history of India, as told by its own historians. (Mohammedan Period) London 1867.
Elliot, H., Tarikh i Sher Shah.
Elliot and Dowson, History of India, vol. III.
Elphinstone, M., History of India, London 1905.
Fanshawe: Delhi past and present, London 1902.
Fazulbhoy Karimbhoy, Evidences before the indusrial commission, 1917.
Fergusson, Archaelogie in India, London 1884.
Fergusson, History of Indian and Eastern Architecture, London 1910.
Gandhi, M. K., Young India 1920—31.
Gadgil, The industrial Evolution of India, Madras 1924.
Goes, Karl, Die indischen Großstädte. Statistische und nationalökonomische Abhandlungen. Heft 7, München 1910.
Goetz, Hermann, Grossstädte im Dschungel (Cambodia), Leipzig 1929.
Geisler, W., Die Deutsche Stadt, i. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, Stuttgart 1924.
Glasenapp, Helmuth von, Der indische Kulturkreis, München 1928.
Glasenapp, Helmuth von, Heilige Städte Indiens, München 1928.
Hawell, Essays on Indian Art, Industries and education Madras 1910.
Hawell, The basis for artistic and industrial revival in India.
Hawell, Benares, Calcutta 1906.
Heber, Reginald, Narrative of a journey through the upper provinces of India, 2. Auflage, London 1923.

Hettner, A., Die Lage der menschlichen Ansiedlungen. Geogr. Zeitschr. 1895.
Hettner, A., Die wirtschaftlichen Typen der Ansiedlungen. Geogr. Zeitschr. Bd. VIII, 1902.
Hoche, Werner, Die Gesetzgebung des Kabinetts Hitlers 1934.
Holdich, India, London 1904.
Horowitz, J. Indien unter Britischer Herrschaft, Leipzig, 1928.
Hunter, Sir W. W., The Indian Empire 1893.
Indian journal of Economics, Allahabad 1920/28.
Indian year book 1921/31.
Jathar and Beri, Indian Economics, 2 vol. 1928.
Jack, Economic life of a Bengal district.
Kale, V. G, Indian economics, Poona 1927.
Kale, V. G., Indian industrial and economic problems, Poona 1926.
Knowles, The economic development of the British overseas Empire, London 1924.
Knowles, Industrial and commercial Revolution in Great Britain during the 19the century.
Low, Earnest, Washington Conference in the International Labour Review 1923.
Loveday, A., History and economic of Indian famines.
Lupin, Friedr. Freiherr von, Die indische Textilindustrie als Industrie kolonialen Rohstoffes, Jena 1931.
Mac Nicol, Nicol, The making of modern India, Oxfort 1924.
Macaulay, Warren Hastings, London 1876.
Matheson, M. Cecil, Indian industries yesterday, today and tòmorrow, London 1930.
Malavija, M. M, Evidences before the Industrial Commission 1919.
Michael, Emil, Kulturzustände des deutschen Volkes während des 13. Jahrhunderts, Herder, Freiburg 1897.
Moreland, W. H., India at the death of Akbar. An economic study, London 1920.
Moreland, W. H., India under Aurangzeb.
Morrison, Economic transition in India.
Minney R. J., The road to Delhi, London 1923.
Minney R. J., India from Akbar to Aurangzeb, A study in Indian economic history, London 1923.
Mecking, Ludwig, Benares, Geogr. Zeitschrift, Bd. 19. 1913.
Mukerjee Radhakamal, Foundations of Indian economics, Calcutta 1916.
Mukerjee Radhakamal, Rural Economics of India, Calcutta 1926.
Mundy, Peter, Reisen von Hakluyt.
Murdoch, C., Kashî or Benares, Madras 1894.
Narain Brij, The population of India. A comparative study, Lahore 1925.
Natesan, G. A., Allt about Delhi, Madras 1911.
Norowji Dada Bhoy, Poverty and unbritish rule in India, 1884.
Orandi, Julius, Das Gesamtwissen über antike und neue Teppiche des Orients, Wien 1930.
Parker, G. Handbook of Benares, 1895.
Pillai, Economic conditions in India 1925.

Roy, P. C. Poverty Problem in India, Calcutta 1924.
Ranadive, B. T., Population Problem of India, Bombay 1930.
Sarkar, India of Aurangzeb.
Sarkar, Economics of British India, London 1920.
Sarkar, History of Aurangzeb, Calcutta 1912.
Sarkar, B. K., Indiens Entwicklung im Vergleich zu Europa-Amerika, Deutsche Rundschau, Berlin 1930.
Sarkar, Inland transport and communication in mediaevial India, Calcutta 1925.
Schoenewaldt, Wettbewerbslage der indischen Häfen. Problem der Weltwirtschaft. Jena 1929.
Seshadri, P., Benares, Benares 1921.
Sherring, The sacred City of the Hindus, London 1868.
Sherring, Benares and its antiquities, Benares 1863.
Sherring, Kashi or Benares, Benares 1863.
Sherring, Hindu tribes and casts as represented in Benares, Calcutta 1872.
Sharp, H., Delhi, London 1928, 2. Auflage.
Shah, K. T., Sixty years of Indian finance, London 1927.
Shah, K. T., Trade tarif and transport in India, Bombay 1923.
Shah, K. T., Constitution, function and finance of Indian municipalities, London 1925.
Shah and Khambata, Wealth and taxable Capacity of India, Bombay 1924.
Sen R. R., The holy city of Benares, Calcutta 1912.
Singh, Indra Bahadur, Soziale und wirtschaftliche Verhältnisse des Bezirkes Benares. 1934 Ffm.
Smith, A history of fine Art in India and Ceylon, 1930.
Sunderlal, Bharat me Angrezi Raj, Allahabad 1929.
Slater, S., Introductory note in „Economic condition in India" 1925.
Stewart, F. F., Evidences before the industrial commission 1919.
Tavernier, J. B., Travels in India, translated by V. Ball, London 1925.
Temple, A., India 1880.
Vakil, C. N., Financial developments in modern India, 1860—1924, Bombay, 1924.
Vakil, C. N., Studies in Indian Economics, Bombay 1930.
Visvesvaraya, Sir M., Reconstructing India, London 1920.
Wadia, Memorandum zu der Gewerkschaftstagung in Glasgow 1919.
Wulff, Cooperation in India, 1919.
Women in the industries of the Orient, a source book, New York 1927.

Inhaltsverzeichnis.